

Ocak 2006
Yıl: 2 Sayı: 19
Fiyatı: 5,25 YTL / 5.250.000 TL

FREE LIFE **4X4**

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

Land Rover
G4 Challenge 2006
Türkiye Finali

Mavi denizde sesiz sedasız
özgürce süzölmek
MacGregor 26

Bir sene böyle geçti
2005 off-road sezonu

BF Goodrich ile
Kontrol Bizde
Kampa kadar off-road...

Ana tarafından klası
Baba tarafından sportifliğı
almış bir melez

Mercedes
ML 320 CDI

Polis eskortu ile Pakistan

Motosikletle
İstanbul - Katmandu

En ekonomik 4x4

Daihatsu Terios

All-Terrain T/A



ARABA KULLANMAK

BİR KAÇIŞTIR.

İSTEDİĞİN YERE GİT.



BFGoodrich'in hem yol içinde, hem yol dışında sürüş keyfini yaşamak isteyenler için ürettiği lastiği All Terrain, en zorlu arazi koşulları dahil tüm zeminlerde mükemmel çekiş gücü sağlar. Yolda ve yol dışında kontrolü elinde tutmak isteyenler için...

BFGoodrichTM

TAKE CONTROL

İmtiyaz Sahibi

Aso Reklam İletişim ve Yazılım
Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti. adına
M. Nuri Erdem

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
ve Genel Yayın Koordinatörü**

Gülen Eren
guleneren@4x4freelife.com

Editör

Ayşin Uysal
aysin@4x4freelife.com

Reklam Müdürü

Serdar Sarıbaş
serdar@4x4freelife.com

Reklam Koordinatörü

Umut Özgür Sunay

Reklam Sorumlusu

Caner Akkafa

Grafik Tasarım

Vural Yılmaz
Orhan Erdem

Abone Sorumlusu

İlker Veliçelebi

Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş
Ali Rıza Bilal
Bora Yurtören
Derya Kızıltaş
Ercan Tural
Erkan Birinci
Gürsel Akay
Hakan Erman
Kemal Merkit
Mehmet Becce
Özge Osmanoglu
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Akkoç
Volkan Şekerci

Yönetim Merkezi

Halil Rifat Paşa Mah. Aydınlıktepe Sk.
No:11 Okmeydanı - Şişli - İstanbul
Tel : (0212) 222 38 01 - 222 16 08
Fax : (0212) 220 65 80
e-mail: info@4x4freelife.com
http://www.4x4freelife.com

Ege Bölge Temsilcisi

Ajans FTV Ltd.
Atatürk Cad. 186/2 Alagil Apt. Kat.1
D.4 Alsancak - İzmir
Tel : (0232) 464 22 60
Fax : (0232) 464 34 33

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

Tüm yayın hakları Aso Reklam İletişim ve Yazılım
Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.' ne aittir.
Tüm reklamların sorumluluğu firmalara, yazılardaki
görüşler yazarlara aittir.
Distribütör firmalar araçlarının görünüm, donanım ve
teknik özelliklerini değiştirme hakkını saklı tutar.

Online Abonelik için
www.4x4freelife.com

aso

Reklam İletişim
ve Yazılım Hizmetleri
San. ve Tic Ltd. Şti.

GRANDCHEROKEE

Yılbaşı hediyesi



Test Sürüşü

Grand Cherokee Limited 3.0 CRD

Reklam İndeksi	Sayfa No
İlyada	Ön Kapak İçi
BF Goodrich	1
Mitsubishi	5
JC Grup	11
Suzuki	23
Titus Sports	25
Isuzu	35
Bimtes	37
HKS Reklam	45
Vefa Bozacısı	53
Basecamp	75
Castrol	Arka Kapak

Baharat seven editör

Yeni yılın ilk sayısı. Üstelik 4x4 Freelife'daki editörlüğümün de yıl dönümü. İki doğum günü bir arada. Yıllar her sene düzenli olarak doğup öldükleri için benim için asıl önem taşıyan, 2005 yılını öldürüp 2006'nın doğumuna tanık olmamız değil, -çok bencilce bulmazsanız- editörlüğümün ilk yılını geride bırakmam. Bu benim için gerçek bir ilk. O zaman sıkı durun, karşınızda klasik sene başı iç dökme yazısı.

Bir işi en iyi şekilde, adam gibi yapmak, sadece benim değil bir çok insanın kişisel düsturu. Çok zor da değil aslında. Eğitimini alacaksın ya da alaylı olarak gidip öğreneceksin ve çıkacaksın ortaya. Sonra biraz sorumluluk duygusu, özen, bir de bakmışsın ki iyi yapıyorsun o işi.

Benim böyle bir şansım olmadı. Öncelikle, aklımda editör olmak fikri yoktu. Gerçi uzun süredir İSOFF Basın sorumlusu olarak birkaç kilometre uzunluğunda yazı yazmışlığım vardı, ama içimde bir ses yazı yazmakla editörlük arasında oldukça bariz bir fark olduğunu söylüyordu. Bir eğitim durumu söz konusu değildi kuşkusuz. Hani isteseydim bile editörlük okulu diye bir şey var mı? Gerçi "alaylı" yöntemine de karşı değildim, yani editörlüğü öğrenip sonra ortaya çıkmaya. Karşı olduğum şey, ben öğrenirken sizlerin de bu öğrenme sürecine tanıklık etmenizdi.

Öyle hatalar yaptım ki, gidip binlerce dergiyi satın alıp evime yığmak geçti içimden, kimse görmesin diye. Öyle panik anları yaşadım ki, birkaç saat zaman satın alabilmek için Faust'un ruhunu çağırabilirdim, şeytanın cep telefonunu öğrenmek için. Şimdi geriye dönüp hoşgörü ile gülümsüyorum mu zannediyorsunuz, ne gezer. Hala öğrenme sürecindeyim. Stres katsayım azaldıysa bunun nedeni strese alışmam.

"Deli miyim" diye sorduğum çok oldu. Gerçi bu soruyu "deli misin" formatında bana az

yöneltilmemişlerdi zaman içinde. Bir çadır bir uyku tulumu kamplara çıkarken, kızım henüz 4 aylıkken onu yanıma alıp Çatalca tepelerinde parapant öğrenirken, off-road yapmaya başladığımda, eşimle birlikte 4x4 yarışlarına katıldığımızda, rafting yaptığımızda, kaya tırmanışı yapmayı hayal ettiğimizde hep aynı soru çıkmıştı karşıma.

Deli miydim peki? Avuçlarıma doldurduğum kumlar akıp gittikten sonra kalan deniz kabuklarına ve renkli taşlara baktığım zaman rahatlıkla hayır diyebiliyorum bu soruya. Deli değilmişim. Sadece ne istediğimi biliyormuşum. İstedğim macera gibi görünse de özgürlüktü, kaçış değil seçeneklerdi, dünyaya benimle aynı renkte bakan insanlarla karşılaşmaktı. Arada harika anılar, muhteşem görüntüler, unutulmayacak sohbetler biriktirmekti. Baba dağının tepesinden yaptığım ilk atlayış, Pölüt dağının zirvesindeki bulut okyanusu, Tuz gölünde hazine avcısı sanılıp köylülerce esir edildiğimiz gece, Kazdağları'nda konvoyla gece yolculuğundayken hala kahkahalarla hatırladığım 2 saat süren telsiz konuşmaları... Bunlar kumlar aktıktan sonra kalan sedef parçaları.

Dur bir dakika, tüm bunların editörlükle ne alakası var mı diyorsunuz? Ben bir yıldır kimlerle tanışıyorum, konuşuyorum, nerelere gidiyorum sanıyorsunuz? 4x4 Freelife'ta Editörlük benim için, kendim gibi kişilere açılan boyutlararası bir kapı oldu. Her ay o kapıdan ilk kez gördüğüm ama bildiğim yerlere ve insanlara gidiyorum.

İnsan bir "iş"ten daha başka ne ister ki.

Stres mi? Olsun, hayatın tuzu biberi imiş. Ben baharat severim.

REKABET VAR RAKİP YOK...



Mitsubishi Pajero.
Son 5 yılın Dakar şampiyonu.

Bir araç doğrudur; katıldığı yarışın ismi onunla birlikte anılır olmuş. Mitsubishi Pajero... Son 5 yılın Dakar şampiyonu. Zorlu çöl koşullarını rakipleri için daha da çekilmez kılmayı gelenek haline getiren Mitsubishi, her katıldığı yarışta rekabetin kurallarını yeniden koyuyor. Yürekle, tutkuyla ve tüm sınırları zorlayarak. Siz de kendi sınırlarınızı zorlamaya ne dersiniz?

10. KEZ DAKAR ŞAMPİYONU. YENİ MITSUBISHI

www.temsa.com.tr

DRIVE ALIVE





Ana tarafından klası
Baba tarafından sportifliği almış bir
melez

MERCEDES ML 320 CDI

Test Sürüşü: Müfit Çırpanlı
Fotograflar: Savaş Yılmaz

2006 ML serisi, Mercedes - Chrysler evliliğin güzel sonuçlarından biri. Her melez gibi anne babasının en güzel taraflarını almış. Anne tarafından –belki adından ve şehirli, sık dış görünümünden dolayı Mercedes bu ikilideki dişi unsur olarak duruyor - çekici hatlarını, aracın içindeki intizamı ve lüks sınırlarında dolaşmaktan çekinmeyen iç ve dış donanımlarını almış. Baba tarafından, Chrysler’den de, amerikan geleneği direksiyon kumandalı vites kolunu, ayakta yer alan el frenini, yapılı formunu ve off-road yeteneğini kapmış. Ortaya çok çekici bir 4x4 on-

roader çıkmış. Bu araba ile ister şehirde gidin ister arazide, günlük alıştığınız konfordan ve sürüş rahatlığından taviz vermeniz gerekmiyor. Mercedes ML 320 CDI’ı bu kez motorsporları ile ilgilenenlerin yakından tanıdığı bir başka isim, Castrol pilotu Müfit Çırpanlı ile Kemer Country’nin yeşil golf sahaları arasında ve orman içi off-road yollarında test ettik. Müfit Çırpanlı araca hem bir off-road’cu hem de mesleki açıdan –fotoğrafçı- olarak yaklaştığı için testimiz oldukça uzun ve kapsamlı oldu.





İç mekan

Amerikan arabalarına alışmış biri olarak araca girdiğimde kendimi evimde hissettim. Tek bir farkla: Evim bu kadar konforlu değil. Klasik Mercedes konforu, rahatlığı sessizliği. İç tasarımda klasik Mercedes çizgileri, yuvarlak hatları, hatta 70'li yıllardaki Mercedes'lerin oval göstergelerini kullanılmış. Gösterge renkleri yeni jenerasyon arabalarda sıkça gördüğümüz gibi disco renklerinde değil gayet sade; Araç içi hakim renkler beyaz metal ve siyah deri. Bu sportif siyah ve mat gümüş rengi metal aksesuarların içinde yer yer gül ağacının dengeli kullanımı araç içi renkleri yumuşatmış, doğallık ve yüksek kalite sağlamış. Tabii gül ağacı konsolun üstünde bir vites kolu arıyor insan. Böyle bir şey bulamayınca bir amerikan arabası kullanıcısı olarak hemen elim alışkanlıkla

direksiyonun sağ tarafına gitti zaten. Açıkçası oldukça heyecanlandım yıllardır kullandığım amerikan araçlarına dönüş yaşadığım için. Vitesi direksiyonda bulunca el frenini hiç konsolda aramadım, onu da amerikanlarda alışık olduğum gibi yerde pedal olarak buldum.

İç mekan çok geniş ve ferah, yüksek gövde yapısı sayesinde görüş de mükemmel. Mercedes'in kendine özgü muntazamlığı, düzeni her ayrıntıda göze çarpıyor. Her şey olması gereken yerde tertipli düzenli duruyor. Orta konsoldaki bölmelerin hafif bir dokunuşla açılması, sık görüntüyü perçinliyor. Elektronik kontrollü yükseklik ve derinlik ayarlı direksiyonun başarılı tasarımı sayesinde direksiyon, gösterge panelini kapatmıyor. Kumanda düğmelerinin çoğunu, müzik sistemi, yol bilgisayarı ve araç telefon

sistemine direksiyon üzerinden kontrol ediyorsunuz.

Tasarım

ML, Mercedes'in M sınıfındaki iddialı temsilcisi. İlk kez 1977 yılında görücüye çıkmıştı. O günden bu yana her konsept otomobil gibi bir çok değişikliğe uğradı, 2001 yılında makyajlandı. Yeni ML'in yatık aerodinamik ön cam, arkaya doğru yükselen omuz çizgileriyle sportif bir görünüşü var. Dikiz aynasına monte LED tipi sinyal lambaları hemen göze çarpan kaliteli detaylardan. Bir önceki modelden daha büyük boyutlara sahip olmasına rağmen görünüşü daha dinamik ve çizgileri daha akıcı. Yeni M serisi selefinden 150 mm daha uzun, 71 mm daha geniş ve ne yazık ki 9 mm daha alçak. 2.915 mm'lik aks mesafesi de önceki nesil M serisine oranla 95 mm daha

uzun. Aerodinamik çalışmalar sayesinde önceki modelde 0.39Cd olan rüzgar direnç katsayısı yeni nesil M serisinde 0.34Cd'ye düşürülmüş.

Otomobilin boyası çizilmeye karşı özel olarak geliştirilmiş. Sanırım asıl amaç yıkama sırasında sert darbelerden etkilenmemesi ama olur ya, ormanda çalılar içinden geçmeye karar vererseniz bu özelliğinin çok yararını göreceğiniz kesin.

Motor ve Performans

Yeni ML Serisi'nde; ML 280 CDI, ML 320 CDI, ML 350, ML 500 olmak üzere 4 farklı motor seçeneği sunuluyor. Bizim test ettiğimiz 320 CDI, dizel seçeneklerin en güçlüsü. Üçüncü nesil common rail direkt enjeksiyon sistemine sahip ML 320 CDI'daki motor 224

beygir güç ve 1600 d/d'de maksimum 510 Nm tork üretiyor.

Kalkışta bildiğim amerikan arabalarından ayrıldık hemen. Bilirsiniz ağır, gürültülü ve zahmetli kakarlar; ani duruşlar en sevdikleri şey değildir, tepkileri gecikmelidir. Bu araç inanılmaz atik bir şekilde kalktı. Aracı çalıştırır çalıştırmaz, motorun gücünü hissedebiliyorsunuz. Otomobil alt devirlerden itibaren gücünü hissettiren, üst devirlere çıktıkça oldukça yüksek bir performans sergiliyor. Yavaş ve temkinli kullandığınızda çok konforlu ve güven verici, ama gaza aniden yüklendiğinizde hiç zaman kaybetmeden sportif kullanıma özgü tepkiler veriyor. Çok seri. Motorun sesi çok güzel. Ne yazık ki camlar ya da sunroof açık değilse bu sesi içerden pek duyma şansınız yok. Ses

izolasyonu gayet iyi. Otomobilin sertliği iyi ayarlanmış süspansiyon sistemi aracın yol tutuş kabiliyetini arttırıyor.

Yeni seride tüm motor seçenekleri, 7 ileri vitesli otomatik şanzıman (7G-Tronic) ile standart olarak donatılmış. Şanzımanın seriliği ve güçlü motor, 2 ton ağırlığındaki aracın sıfırdan saatte 100 kilometre hıza 8.6 saniyede ulaşabilmesini sağlıyor. Kullandığım araçta kış lastikleri olduğu için 160 km/h üstüne çıkmama izin vermedi ve bilgisayarda beni bu konuda kibar bir açıklama ile bilgilendirdi.

Yol dışında

Kemer Country'de göl kenarında ve orman içinde sakinlerinin off-road keyfini yaşayabilmeleri için güzel parkurlar





hazırlanmış. Kış mevsiminde ıslak ve çamurlu bir orman parkuru var önümüzde. Güzel ve zevkli bir yol testinden sonra off-road'a hiç mi hiç uygun olmayan bir lastikle çok kaygan bir zemine girdik. Önümüze su çukurları çıkıyor ama dönüş yok. Parkuru tamamlamak zorundayız. Birincisi dönüş yerimiz yok. Her ne kadar boyası çizilmelere dayanıklıysa da parkurun iki yanını saran sık ağaçlı ormana girip boya/çizilme testi yapmayı istemiyorum. İkincisi araç beklemediğim şekilde "gidiyor". Standart hali ile patinaj yapmadan rahat rahat ilerledik ve kanalların

arasında manevra bile yaptık. Bir ara sol ön, sağ arka üzerinde askıda kalmasına rağmen ilerlemesi kesintiye uğramadı. Arazi sürüşleri için özel olarak geliştirilen AIRMATIC havalı süspansiyon sistemi aracın yerden yüksekliğini 291 mm'ye kadar arttırmamı sağlıyor.

Aracın yaklaşma ve kaçış açıları off-road'a uygun. Karın açısı biraz sorun yaşatabilir. Yeni M serisinde dört tekerlektten sürekli çekiş ve 4ETS çekiş sistemlerinin yanı sıra eğim iniş kontrol sistemi, Start-off yardım

sistemi ve arazi şartlarına uyumlu Anti Blokaj Sistemi (ABS) mevcut. Sistem manuel veya otomatik olarak, ön ve arka aksa ya da sadece arka aksa yüzde 100 oranında güç iletilmesini sağlıyor.

Güvenlik

Güvenlik Mercedes standartı. Çok kademeli açılabilen hava yastığı, sürücü ve ön yolcu için yan hava yastığı ve tüm koltuk sıraları için pencere hava yastığı, arka camlar ve kapılar için çocuk emniyeti, ön yolcu koltuğunda çocuk koltuğu tanıma sistemi var. Önde ve arkada optik ilave koruma



Teknik Değerler	
Silindir Sayısı	6
Toplam silindir hacmi (cm ³)	2987
Nominal güç (PS d/d2de)	165/3800
Nominal tork (NM d/d2de)	510/1600
0-100 km/h hızlanma	8,6
Azami hız(km/s)	215
Lastik Ebatları ön aks	235/65 R 17
arka aks	235/65 R 17
Yakıt tüketimi (l/100 km)	12,7/7,5/9,4
Yakıt deposu hacmi (lt.)	95

Diğer özellikler	
Sürekli dört tekerleklerden çekiş	
Anti Blokaj Sistemi (ABS)	
Anti Patinaj Kumandası (ASR)	
Fren asistanı sistemi (BAS)	
Şalterli ve değişken hız sınırlamalı Downhill Speed Regulation (DSR – rampa inişte otomatik fren kontrolü)	
Elektronik Stabilite Programı (ESP)	
Tüm tekerlekler için Elektronik Traksiyon Sistemi, rampa inişleri için otomatik fren kontrolü dahil (AETS)	
7 vitesli otomatik şanzıman 7G-TRONIC, ön göğüşte vites göstergesi	
7 kol tasarımlı 17" hafif metal jantlar, 4'lü, 7,5j x 17 ET 56, 235/65 lastik ebatlarıyla	



tamponu, lastik basınç kaybı ikazı (patlak lastik ikazı), iç şalterli çarpışma sensörlü merkezi kilitleme gibi birçok özellik standart olarak sunuluyor.

Emniyet kemerini bağlamadan araçta yolculuk etmeniz olanaksız. Giderek artan şiddette sinyaller sizi kemeri bağlamaya zorluyor. Park sensörleri özellikle yayaalara karşı çok hassas. Mercedes ML'imiz önünden yaya geçmesine tahammül edemiyor. Arazide ise en ufak bir kayaya ya da ağaca yaklaştığımızda alarm veriyor. Ama bir

söğüt ağacının altından geçerken yumuşak yaprakların kaputa değmesi ile biblemeye başlaması bana biraz abartıldığı izlenimini vermedi değil.

Sonuç

Mercedes ML 320 CDI, elbette hard off-road için değil güvenli yol kullanımı ve soft arazi geçişleri için tasarlanmış bir 4x4 on-roader. Bu araçta hem yüksek performanslı bir spor araç kullanma zevkini hem de uç limitlerde konfor ve lüks içinde güvenli bir sürüş garantisini bulabilirsiniz. Bence 4x4 yetenekleri de bonus sınıfına giriyor.



Off-Road'da bir ilk: **START ALAN TÜM YARIŞÇILAR FİNİŞ GÖRDÜ**

4 Aralık Pazar günü Bilecik'te koşulan sezonun son off-road yarışı ilgi çekici ilklere sahne oldu. İlk kez genel klasmanda, aynı kategoride iki ekip arasında "yarım" puan fark vardı. Bu nedenle yarışı 1 saniye önde sonlandırmak için inanılmaz bir mücadele yaşandı. Bu mücadeleye ve

zorlu parkura rağmen diğer bir ilk de tüm ekiplerin yarışı bitirebilmesiydi. Katılan 19 ekibin tümü finiş gördü. Yarış sonunda Grup N1'de Erkan Birinci - Batuhan Altınordu, Grup N2'de Kenan Çarpışantürk - Kemal Yılmaz birinci oldu.

2005 Goodyear Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın 8. ve son ayağı Bilecik'de koşuldu. N1 ve N2 kategorilerinde toplam 19 pilotun katıldığı yarış, Kocaeli Otomobil Sporları Kulübü - KOSDER organizasyonunda, Bilecik Belediyesi ve Bilecik Hazır Beton sponsorluğunda yapıldı.

Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonasında Grup N1 ve N2'de şampiyonların belli olacağı sezonun son bu yarışında, tüm ekipler kürsünün en üstünde yer alabilmek için büyük bir mücadele verdiler. Yarış sırasında yaşanan bazı olumsuzlukların sonucunda,

TOSFED'e yapılan itirazların ardından iptal edilmeyen, ancak Şampiyonaya 1 değil yarım puan vermesi kararı çıkan Sapanca yarışı nedeni ile ekipler ilk kez buçuklu puanlarla hesap yapmak zorunda kaldılar.

3 Aralık 2005 gününü antrenman yaparak değerlendiren ekipler, önce teknik kontrolden geçtiler ve daha sonra da zorlu son mücadele için damalı bayrak ile 'başla' işaretinin verilmesini beklediler. Start alan 19 ekibin 19'u da parkuru tamamlayarak, sezonda 'bir ilk'i gerçekleştirdiler.

Yarış 2 Orman etabı ve 2 Seyirci etabı olmak üzere toplam 4 etapta koşuldu. Günün ilk etabı Kent Ormanı'nda 2 tur üzerinden gerçekleştirildi. Bilecik'lilerin büyük ilgi gösterdiği Orman etabında, pilotlar araçlarını son noktaya kadar zorlarken, zaman zaman yol dışına çıkan araçlar heyecanı ikiye katladı. Bu etapta sağ ön tekerleğinin roteli kırılan Güneş Top parkur dışına çıkarak çok değerli dakikalar kaybetti. Ancak aracını kendi imkanları ile onaran Top yarışa dönmeyi başardı.

İlk etabın tamamlanmasından sonra, Akbaba



mevkiinde hazırlanan Seyirci özel etabına geçildi. Check point sistemi ile yapılan Orman etabının aksine bu etapta pilotlar kapı uygulaması ile yine zamana karşı mücadele ettiler. Pilotların sürüş yeteneklerini ön plana çıkarttıkları bu etapta, seyirciler de araçların taklalarını izledi. İzleyenlere büyük keyif yaşatan bu etapta, Selahattin Toper, aynı yerde iki kez takla atarak yarışa devam etti. Uğur Kızıl ise N2 klasmanında, Kenan Çarpışantürk ile girdiği birincilik ve Türkiye Şampiyonluğu mücadelesi esnasında 9. kapıda takla atarak parkur dışına yuvarlandı. Seyircilerin yardımıyla geç de olsa yarışa dönmeyi başaran Kızıl'ın verdiği mücadele seyircilerden büyük alkış aldı.

Açıklanan neticeler sonucunda, toplam 10 aracın katıldığı N1 klasmanında ilk sırayı 11.05 saniyelik toplam derecesiyle Castrol Racing pilotu Erkan Birinci - Batuhan Altınordu alırken, Suzuki - Lubex Off-Road Team ekibi Zafer İşeri - Savaş Yılmaz ikinci, yine aynı takımdan Mehmet Becce - Hakan Budak ise 11.29'la üçüncü sırayı elde etti. 9

pilotun mücadele ettiği N2 klasmanında ise 10.16 saniyelik toplam zamanı ile İlfer Off-Road Team adına yarışan Kenan Çarpışantürk - Kemal Yılmaz birinciliği kazandı. Castrol Off-Road Team'den Ümit Uyar - Kazım Aral ikinciliği alırken, üçüncülük yine İlfer Off-Road Team'den Güneş Top - Cem Çetin ekibinin oldu.

Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası genel klasmanında; Grup N1 birincisi Suzuki Off-Road Team'den Mehmet Becce - Hakan Budak olurken, Grup N2 birincisi İlfer Racing Team Kenan Çarpışantürk - Kemal Yılmaz oldu.

Sezon off-road ile başladı...

Bu yıl ilk kez Goodyear desteği ile düzenlenen Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası, her biri diğerinden zor 8 Ayak üzerinden koşuldu. Sezon başında TOSFED tarafından düzenlenen 'yoğun ilgi duyulan ve takip edilen otomobil sporları' anketinde F1 ve WRC gibi dev etkinlikleri geride bırakıp ilk sıraya yerleşen 4x4, her zaman olduğu gibi yine Türkiye'de sezonun ilk yarışı olarak koşuldu.

Sezonun ilk yarışı, 27 Şubat 2005 pazar günü, Şile yakınlarındaki Karakiraz Köyü'nde başladı ve yakındaki Sahilköy çevresinde hazırlanan parkurda tamamlandı. Mükemmel bir ev sahipliği ile dikkat çeken İSOFF'un

Takımlar Şampiyonası										
--	Takım	1.Yarış	2.Yarış	3.Yarış	4.Yarış	5.Yarış	6.Yarış	7.Yarış	8.Yarış	Toplam
1.	SUZUKI-LUBEX OFF-ROAD TEAM	37	20	32	22-May	43	33	42	33	262.5
2.	CASTROL RACING TEAM	20	43	40	17	18	42	16	40	236
3.	İLFER OFF-ROAD TEAM	20	12	21	5-May	27	20	12	25	142.5
4.	BİRLAS OFF-ROAD TEAM	6	-	11	1	9	10	8	12	57



düzenlediği yarışta, 2005 sezonuna Grup N1 için özel olarak hazırlanan Suzuki Grand Vitara'ları ile başta Castrol Racing olmak üzere pek çok ekibin de büyüdüğü ve güçlendiği gözlemlendi.

2005'in ikinci yarışı ise ANDOFF'un ev sahipliğinde, 25-27 Mart 2005 tarihleri arasında Çankırı'da ve karlarla kaplı Ilgaz Dağı eteklerinde gerçekleştirildi. Goodyear tarafından Türkiye Off-Road Şampiyonası'na tam destek verildiğinin açıklandığı yarış, tam üç gün sürdü ve 'sezonun en zor'u olarak belleklere kazındı.

Üçüncü ayak, çektiği yarış fotoğrafları ile sporu ve sporcuyla ölümsüzleştirmeyi meslek edinen ve bitmek bilmez enerjisinin yanı sıra

yaşamını otomobil yarışlarını görüntülemeye adanmış off-road fotoğraflarımızı çeken çalışma arkadaşımız Ömer Koçyiğit'i yitirmenin burukluğunu yaşadığımız günlere denk geldi. 23 Nisan 2005 cumartesi günü, Autodrom yakınında hazırlanan ve ilk kez geçilen yeni parkurda yapılan yarış oldukça fazla sayıda seyirci topladı.

Dördüncü ayak ise sezonun 'en sorunlu yarışı' olarak TOSFED kayıtlarına geçti. 14-15 Mayıs 2005 tarihleri arasında, SOSDER ev sahipliğinde düzenlenen yarışın sonuçlarına yapılan itirazlar nedeni ile sonuçlar günlerce açıklanamadı. Yarışmacıları ve sponsorları güç durumda bırakan bu durum, ta ki TOSFED Spor Komitesi Başkanı Metin Çeker'in, 'yarışmanın birinci ayağı sonunda

verilen servis süresinin yönetmeliğine aykırı biçimde uzatılması' sebebi ile Ulusal Temyiz Kurulu'nun ikinci günü iptal ettiğini ve yarışmanın 0,5 katsayı üzerinden puan vereceğini açıklayana dek giderilemedi.

Beşinci ayak Bursa'da, İSOFF'un desteği ve BASK'ın evsahipliğinde, 17-18 Eylül 2005 tarihleri arasında düzenlendi ve organizasyondaki eksikliklerin giderilmesi için yarıştan çekilen Erkan Birinci - Batuhan Altınordu ve diğer yarışmacıların çabaları ile tamamlanabildi.

Sezonun altıncı yarışı için ANDOFF ev sahipliği yaptı. Ankara yakınında, Roma dönemi eserleri ile geleneksel Anadolu mimarisinin tipik örneklerinin iç içe



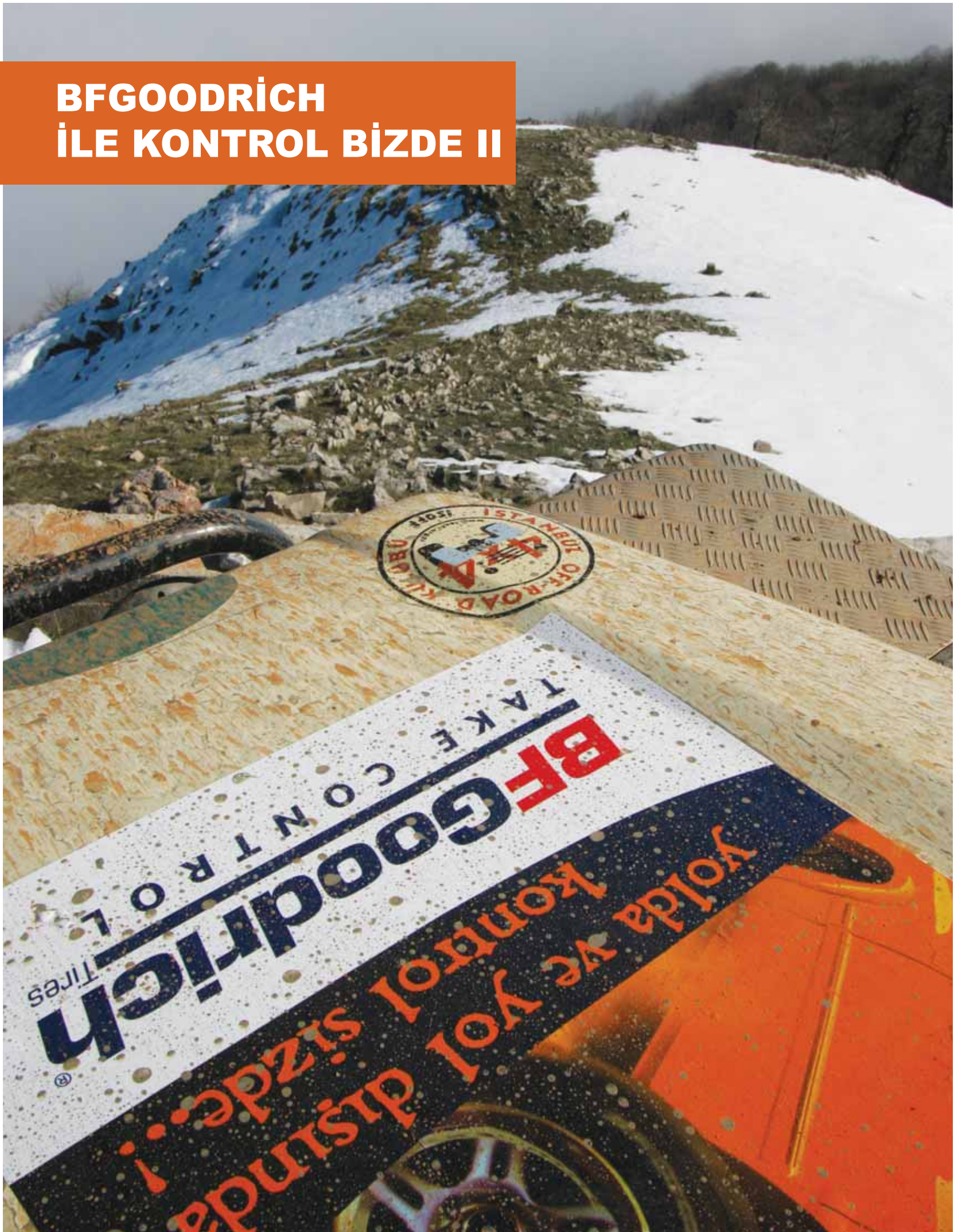
bulunduğu Akyurt, 1-2 Ekim 2005 günlerinde off-road'cular ile şenlendi. O güne kadar çamurlu, kayalık ve karlı parkurlara alışık olan ekipler ilk kez 52 kilometrelik bozkır tecrübesini yaşadılar.

Yedinci ayak da yarış takvimindeki tarih değişikliklerinden nasibi aldı, sezonun son yarışı olarak programda olmasına karşın bir önceki yarış ile yer değiştirdi. Son yılların popüler 4x4 bölgesi Şile'de, 19-20 Kasım 2005 tarihleri arasında düzenlenen yarış, günler önce başlayan şaganak yağmur ve arada serpiştiren karın geçit vermediği parkurda yapıldı. Bu zorlu yarışta start alan 28 ekipten sadece 11'i finish görebildi.

2005 yılı 4x4 sezonu, sekizinci ve son ayak ile 4 Aralık 2005 akşamı düzenlenen ödül töreni ve 2006 yılında yine birlikte yarışma dilekleri ile sona erdi... Yarış sonunda; motor hacmi en çok 2000 cc/benzin - 2500 cc/dizel atmosferik motorlu araçların oluşturduğu Grup N1 ve motor hacmi en az 2001 cc/benzin - 2501 cc/dizel olan ile süperşarjlı ve turbo motorlu araçların dahil olduğu Grup N2'de sezon sonunda yarışan tüm ekiplerin puanlar durumları şöyle:

PİLOTLAR ŞAMPİYONASI											
--	Kat.	Pilot	1. Yarış	2. Yarış	3. Yarış	4. Yarış	5. Yarış	6. Yarış	7. Yarış	8. Yarış	Toplam
1.	N1	Mehmet Becce	15	15	12	5	15	-	15	10	87
2.	N1	Erkan Birinci	-	12	15	7-May	-	15	0	15	64.5
3.	N1	Müfit Çirpanlı	-	10	10	3	12	5	10	5	55
4.	N1	Zafer İşeri	-	5	5	6	5	-	12	12	45
5.	N1	Murat Öztürk	-	6	8	4	-	8	8	3	37
6.	N1	Saim Tekin	12	8	1	-	-	10	0	6	37
7.	N1	Nihat Keskin	-	-	4	-	8	12	0	8	32
8.	N1	Yalçın Türkeli	-	5	3	1-May	6	6	6	2	29-May
9.	N1	Ekrem Karadeniz	10	0	2	2-May	10	3	0	-	27-May
10.	N1	Cevat Cengiz	6	0	0	2	2	4	-	-	14
11.	N1	Tekin Gök	-	2	0	-	1	2	5	4	14
12.	N1	Leon Benzesin	8	3	-	-	-	-	-	-	11
13.	N1	Ali Gökhan Yazıcı	-	-	6	-	4	-	-	-	10
14.	N1	Ferruh Çelebi	-	-	-	1	3	0	0	1	5
15.	N1	Nurhan Anıl Şekercioğlu	-	-	0	-	-	1	0	-	1
1.	N2	Kenan Çarşıantürk	5	8	15	6	15	12	0	15	76
2.	N2	Uğur Kızıl	12	10	12	2-May	10	4	15	6	71.5
3.	N2	Güneş Top	15	0	5	2	12	8	12	10	64
4.	N2	Ümit Uyar	-	15	10	0	6	15	0	12	58
5.	N2	Z. Volkan Gönülalan	-	0	8	-	5	6	8	8	35
6.	N2	Cemil Islıkçı	4	1	0	7-May	10	10	0	-	32.5
7.	N2	Hüseyin Akbulut	8	0	5	5	1	-	10	-	29
8.	N2	Selehattin Toper	-	6	0	4	-	-	6	5	21
9.	N2	Murat Taşlıdağ	-	12	0	-	5	-	-	-	17
10.	N2	Necmi İnan	-	2	3	2	5	5	-	-	17
11.	N2	Sadık Vefa	-	6	6	3	-	-	-	-	15
12.	N2	Emin Özyay	12	-	0	0	2	-	0	-	14
13.	N2	Aydlık Yünlü	6	0	0	0	0	2	0	3	11
14.	N2	Hüseyin Afsar	-	4	0	2	-	-	-	-	6
15.	N2	Mustafa Özgiray	-	0	2	-	-	3	-	-	5
16.	N2	Ertan Eşim	-	-	-	-	-	-	-	4	4
17.	N2	Orhan Özdemir	-	3	1	-	-	-	-	-	4
18.	N2	Erdal Akdoğan	-	-	0	2	-	-	0	-	2
19.	N2	Hüseyin Özkara	-	-	-	-	-	-	-	2	2
20.	N2	Adnan Ardic	-	0	-	-	-	1	-	-	1
21.	N2	Tanık Sağlam	-	-	-	-	1	-	-	-	1
CO-PILOTLAR ŞAMPİYONASI											
--	Kat.	Co-Pilot	1. Yarış	2. Yarış	3. Yarış	4. Yarış	5. Yarış	6. Yarış	7. Yarış	8. Yarış	Toplam
1.	N1	Hakan Budak	15	15	12	5	15	-	15	10	87
2.	N1	Batuhan Altınordu	-	12	15	7-May	-	15	0	15	64.5
3.	N1	Halit Ağan	-	10	10	3	12	5	-	5	45
4.	N1	Savaş Yılmaz	-	5	5	6	5	-	12	12	45
5.	N1	Atilla Altay	10	0	2	2-May	10	3	0	-	27-May
6.	N1	Selçukhan Altınordu	12	8	1	-	-	-	0	6	27
7.	N1	Ufuk Yeğin	-	6	8	4	-	-	8	-	26
8.	N1	Turhan Filiz	-	5	3	1-May	6	6	-	2	23-May
9.	N1	Ahmet Tırkır	6	0	0	2	2	4	6	-	20
10.	N1	Emin Özyay	-	-	-	-	-	12	-	8	20
11.	N1	Erkan Kayran	-	6	0	4	1	10	10	-	20
12.	N1	İ. Alper Altan	-	2	0	-	1	2	5	4	14
13.	N1	Fikret Demirtaş	-	-	4	-	8	-	0	-	12
14.	N1	Gökhan Erkilek	-	0	-	-	-	8	-	3	11
15.	N1	İzak Benzesin	8	3	-	-	-	-	-	-	11
16.	N1	Benan Engin	-	-	6	5	4	-	10	-	10
17.	N1	Murat Karahan	-	-	-	1	3	0	0	1	5
18.	N1	Sinan Şekercioğlu	-	-	-	-	-	1	-	-	1
1.	N2	Kemal Yılmaz	5	8	15	6	15	12	0	15	76
2.	N2	A. Kazım Aral	-	15	10	0	6	15	0	12	58
3.	N2	Cem Çetin	-	4	0	2	12	8	12	10	48
4.	N2	Yusuf Öztürk	-	6	6	3	-	-	15	6	36
5.	N2	Şener Özkay	-	-	8	-	5	6	8	8	35
6.	N2	Mutlu Cer	12	0	5	2	10	4	-	-	33
7.	N2	Tunç Yattılı	4	1	0	7-May	10	10	0	-	32.5
8.	N2	Hüseyin Demirel	-	10	12	2-May	-	-	-	-	24-May
9.	N2	Mahmut Akülke	-	2	3	2	5	5	-	-	17
10.	N2	Benan Engin	-	-	6	5	4	-	10	-	15
11.	N2	İlyas Sönmez	15	-	-	-	-	-	-	-	15
12.	N2	Erdoğan Özyay	12	-	0	0	2	-	0	-	14
13.	N2	Kerem Metin	-	12	-	-	-	-	-	-	12
14.	N2	Erkan Kayran	-	6	0	4	1	10	10	-	11
15.	N2	Melek Şenol	6	0	0	0	0	2	0	3	11
16.	N2	Sezai Ötleş	-	-	-	-	-	-	6	5	11
17.	N2	Sevillay Akbulut	8	0	-	-	-	-	-	-	8
18.	N2	A. İhsan Güneş	-	0	2	-	-	3	-	-	5
19.	N2	Malik Akkafa	-	-	-	-	5	-	-	-	5
20.	N2	Tanık Sağlam	-	-	5	-	-	-	-	-	5
21.	N2	Ali Doğaner	-	-	-	-	-	-	-	4	4
22.	N2	Serkan Güneş	-	3	1	-	-	-	-	-	4
23.	N2	Cem Sezgin	-	-	0	2	-	-	0	-	2
24.	N2	Tuncer Ünver	-	-	-	-	-	-	-	2	2
25.	N2	Güney Azzsin	-	-	-	-	1	-	-	-	1
26.	N2	Hasan Ateşoğlu	-	-	-	-	-	1	-	-	1

BFGOODRICH İLE KONTROL BİZDE II



Kampa kadar off-road...

Ayşin Uysal
Fotoğraflar: Savaş Yılmaz

BFGoodrich Sapanca Ekspedasyonu'nda ilk gün lastiklerimizle birbirimize ısınma turuydu. Biz bu lastiklerin giderek ağırlaşan off-road parkurlarında neler yapabileceklerini gördük, onlar da bizim hangi parkurlara girip hangilerine girmediğimizi gördüler. Gerçi bu alıştırmadan işinden en çok bilgi alan taraf biz olduk. Lastiklerimizin aldığı tek bilgi, ayırt etmeden her parkura daldığımızıdı.

Otelde yapılan Briefing'de katılımcılar lastiklerle ilgili merak ettikleri soruları sorma ve geniş bilgi alma şansı buldular. Ardından yapılan dia gösterisinde gün içinde geçilen parkurlar tekrar heyecanla hatırlandı. Ertesi günün rotası tekrar konuşuldu. Herkesin arzusu kar yağması yönündeydi. Asıl o zaman gerçekten sınırları zorlayacaktık.

Ertesi sabah kalktığımızda tüm dağlar koyu bir sisle örtülüydü. Kahvaltıdan sonra hemen toplanıp arabalarımızın başına koştuk. Bugün tüm gün off-road parkurlarında yol aldıktan sonra geceyi İnönü Yaylası'nda kampa geçirecektik.

Sabah öncelikle ufak bir tören gerçekleştirildi. Bir gün önce ekibe katılan kişiler gün içi performansları da göze alınarak alkışlarla "Ekip Üyesi" sertifikalarını aldılar. Sonra araçlara bindik ve konvoy sırasına girerek rotadaki ilk durağa, Kartepe zirvesine doğru yola çıktık. Sis açıldıkça ümitlerimizin boşa çıktığını gördük. Pırıl pırıl güneşli

bir hava vardı. Neyse ki güneş bembeyaz karların üstünde parlıyordu. Zirve tamamen karlarla kaplıydı ve bulutlarla örtülüydü. Kısa bir bulut molası verdik genel istek üzerine. Ardından Sapanca sırtlarındaki değişik yaylaları kapsayan rotamız üzerinde ilerlemeye başladık.

Kartepe'de, özellikle otelin çevresinde inşa edilen yeni yollar ve teleferikler nedeniyle genel bir şantiye görünümü vardı. Konvoyumuz çalışan iş makinalarının, 4 çeker uzak akrabalarının yanından geçti. 4 çeker ya da 4 palet dostlar. 4WD yerine 4PD -4 paletten çekiş-

Aşağı inmeye başladıkça kar yerini sonbahar yapraklarına bıraktı. Artık yukardan kar taneleri değil renkli yapraklar yağıyordu. Tepelerin çevresinde kıvrılarak inen yollar, tamamen bakır rengi yapraklarla kaplıydı. Arabalar hızla geçtikçe yapraklar titreşen, canlı bir toz bulutu gibi araçların arkalarında uçuşuyorlardı.





Bu gözü okşayan arazi yapısı çok geçmeden yerini kar suları ile ağırlaşmış çamur bir zemine bıraktı. Telsizlerden engeli teker teker geçme uyarısı geldi. Özellikle çamur rampa tırmanışlarında öndeki araç yokuşun tepesine ulaşmadan –ki bu oldukça kaygan ve zahmetli bir tırmanış oluyordu- diğer araç aynı engele girmiyordu. Ancak orman içlerindeki kaygan zeminli iniş parkurları ekibe biraz sorun çıkardı. Islak yapraklarla kaplı zeminde bir tümsekten zıplayarak

direksiyon hakimiyetini bir anlığına kaybeden bir 4x4 kendini güzel bir ağaca dayanmış olarak bulunca şaşırmadı. Arkasından gelen araçlar onun açtığı izden kurtulamayınca, bir çok ekip üyesi aynı ağaçla samimi ilişkiler kurmak zorunda kaldı. Kuzu Yaylasına fazla bir sorun yaşamadan ama araçları ağaçlardan uzak tutmak için çekip durmaktan kol kaslarımız ağırır şekilde ulaştık. Yayla bu mevsimde terk edilmiş görünüyordu. Sadece bizler vardık bu karda kışta tırmanmaya

cesaret edebilmiş. Etrafta kuzu muzı da görünmüyordu. Baharda tekrar gelip bir test daha yapmaya karar verdik. Bu arada kuzu olup olmadığını da dikkatlice inceleyip gerekirse yaylanın adını –en azından aramızdaki literatürde- değiştirecektik.

Rotamızı sürdürüp Altıoluk Yaylasına vardık. Yayla üzerinde Halit'in evi vardı (üstünde öyle yazıyordu). Sırtını yamaca dayamış ufak tefek bir ev ve çevresi tahta çitlerle





ciddi ciddi çevrelenmiş. Toplam kapladığı alan 20 metrekare civarındaydı. Halit'in bu koca yaylanın ortasında ufaklık yeri, hiçbir engelleyici gücü olmayan çitlerle çevreleme kararına saygı duyup içeri girip çıkarken ciddiyetle kapıyı kapalı bırakmaya özen gösterdik. Hemen güzel bir ateş yaktık ve Halit'in ağaç kütüklerinden yapılma masa ve banklarını ödünç alıp üstünde sucuklarımızı kesip şişlere geçirdik. Ayaküstü dumanı tüten sucuk ekmeklerimizi bitirdiğimizde aklımıza tekrar off-road düştü. Ekipten bir arkadaşımız hemen yanımızda yükselen zirveyi gözüne kestirip yukarı kadar çıktı aracı ile. Ama off-road'da herkesin bildiği bir gerçeği unutmuşa benziyordu: İnişin bazen tırmanıştan daha zor olabileceğini. Dimdik yamaçtan inmeye çalışırken ters eğime kalıp takla atma tehlikesi ile karşı karşıya kalan araç, neyse ki toparlanıp hızlı bir şekilde –hatta gereğinden hızlı bir şekilde- yanımıza ulaşmayı başardı.

Bu arada bir grup da yayladan aşağı bilinmedik bir yerlere inen yolu keşfetme dürtüsüne kapıldı. Yolu keşfettikten sonra sıra yol dışını keşfetmeye geldi. Daha sonra da sivri bir tümseği keşfetmeye karar verdiler. Bazı araçları bile bile yanlış yönlendirerek tümseğin en olmayacak yerinden indirmeye çalışan arkadaşlarımız sonunda tepede oturmuş ve kıpırdamayan bir 4x4 elde ettiler. Ama el birliği ile aracı aşağı indirmek de eğlencenin bir parçasıydı zaten.

Atlas muhabiri araçlar dura kalka ilerlerken, bir ara arabadan atlayıp koşarak yolun ilersine gidip mevzilendi fotoğraf çekmek için. Yaklaşık bir 15 dakika bekledikten sonra tam aksi yönden gelen motor gürültülerini duyunca off-road'cularla ilgili bir gerçeği daha anlamış oldu: Off-road'cunun "yolu" illa da yolu takip etmek zorunda değildi ve her an yoldan çıkıp yolun bambaşka bir noktasında cisimlenebilirdi.



Sırada kızıl killi zeminlerden ve baharda böğürtlen ve yabani çiçeklerle kaplı yollardan geçerek kamp alanına varış vardı. İnönü yaylasına. Bu mevsimde akşam 5'de hava karardığı için elimizi çabuk tutmak ve bazı güzel off-road engellerini pas geçmek zorundaydık. Kamp alanında torbalar açıldı, çadırlar kuruldu. Ama tamamen aynı şekil ve renk 27 çadır, kamp düzeni açısından baştan düşünemediğimiz bazı sorunlar yaşattı. Gece karanlığında uyku sersemi kendi çadırın diye girdiğin çadırdaki uyku tulumunun içinde başkasının çamaşırları ile karşılaşmak ya da çadırın kendine ait olduğuna emin başkası ile karşılaşmak gibi.

Çadırlar kurulunca dikkatler biraz uzağa kurulan mutfak çadırına yöneldi. Sadece birkaç saat önce öğle yemeği yememize rağmen havadaki kokular yine açlık hissini uyandırmıştı herkesin. Mutfak çadırı ile ateşbaşı arasına çift sıra kandillerden oluşan

güvenli bir yürüyüş pisti çizildi. Etrafta ışık olarak sadece kafa fenerlerinin olduğu hem sis hem karanlık zifir bir ortamda, yol üzerindeki kütükler, derin çukurlar ve çalılıklar gibi engellerden sıyrılıp sağ salım mutfaka varabilmek için gerekliydi bu ışık-yol. Buz gibi gece çökerken herkes acele ile yemeğini aldı ve ateş başına koştu. Mahruki çorbası, tas kebabı, pilav, zeytinyağlı dolma, kızartma ve krem şokola. Yemekten sonra ilk şoku yaşadık. Saat daha 6 idi. Sonra zaman özellikle kamplara yaraşır bir hızla ağır aksak ilerledi. Bir ara saat 7.45 idi. Bir saat sonra ancak 8 olmuştu. 2 saat sonra saate baktığımızda 8.30'u bulabildik. Kamp geceleri, zamanın izafî olduğunun en büyük kanıtı. Saatler sonra saate bakmaya boş verip kendimizi şarkılara ve türkülere verdik. Kimse erken yatamıyordu, yatanlar geleneksel "erken çadıra giren adam şakaları" ile korkutuluyordu. Çadırı ile beraber suya atılmak gibi. Kamp canavarlarının da uykusu

gelince tüm kamp hep birlikte uyumaya ikna oldu.

Gece farklı tonlarda horlama senfonisi eşliğinde geçti. Mırıltı ve homurtuların yanı sıra, caz ritminde horultular, geleneksel klasik horultular hatta arada türkü biçiminde oynak olanlar da vardı.

Tüm bu müzikal desteğe rağmen çoğunluk uyumayı ve sabah doğru çadırdaki uyanmayı başardı. Sırada bambaşka bir parkur ve farklı deneyimler vardı.

DAIHATSU TERIOS

Araçlar için “büyüklüğü değil, işlevi
önemli” diyorsanız
bu ayki test aracım tam size göre...

Test sürüşü: Derya Kızıltaş



Daihatsu markasını Feroza'lerden tanıyorum. Otomobil fuarlarında etrafında uzun saatler geçirdiğim, ana gümüş rengi üzerinde ikincisi yeşil, kırmızı, fume renklerde iki renkli, üst parçası açılabilen küçük, şirin, albenili 4x4'lerdi. Bu Feroza'lerden bir tane İSOFF'tan Sinan beyde var. Aracın ne kadar sağlam olduğunu da ondan biliyoruz. Yıllarca biz nereye gittik, nerede off-road yaptık o da peşimizden geldi. Ara sıra çekip sürüklemek de uzamadı, bozulmadı geldi. Ve her seferinde eve sağlam döndü. Artık üretilmiyorlar. Her neden imalatından vazgeçtilerse şimdi Daihatsu'nun bir başka modeli Terios'lar var.

Zaman zaman düşünmüşümdür; insanoğlunun boy ortalaması 1.70 olacağına 1.10 olsaydı giyinirken kumaştan iplikten ne tasarruf ederdik! Ayaklarımız 43 numara

yerine 36 numara olsaydı ayakkabıları yarı fiyatına almaz mıydık? Tamam tamam fazla uzatmayacağım, bu konu koyunlar fil kadar olsaydı ne çok pırzola çıkardı diye uzar gider. Konumuzu saptırmayalım. Konumuz Terios'un ölçüleri. 385 cm boyundan, 155 cm genişliğinden, 1.050 kg'lık ağırlığından anlaşılacağı gibi Terios tam bir malzeme tasarrufu harikası. Terios'unuzu en az sizin kadar sevecek birileri daha var. Kimler biliyor musunuz? İki kova suyla arabanızı yıkayacak oto yıkayıcıları.

Direksiyonda otururken arabanın her noktasına ulaşabiliyorsunuz. Mesela sağ kapıyı rahatlıkla açabiliyorsunuz. Aslında bunu birçok arabada biraz uzanırsanız yapabilirsiniz. Terios'ta biraz uzanırsanız tamamen açık sağ kapıyı kolundan tutup kapatabiliyorsunuz da. Sinemada

yan koltuktaki kişiyle nasıl yan yana oturduğunuzu gözünüzün önüne getirin, aracın içindeki kumaş kaplı koltuklarda aynen öyle oturuyorsunuz.

Küçüklüğünü anlatıp duruyorum, öyle ufak tefek görüp de Karamürsel sepeti sanmayın. Tamam, test sırasında yoğun bataklık çamura girmedik, derin tekerlek izleri oluşmuş orman yollarına da dalmadık. Bunlar için aracın alt yüksekliği yeterli değil. Ancak bunlar haricinde diğer 4x4'lerle yaptığımız her şeyi yaptık. Hem de takviye vitesi olmamasına rağmen kalmadan, takılmadan.

Özelliklerine gelince, aracın içindeki en lüks iki özellik elektrikli camlar ve istenildiğinde arkası dört parmak kalkan, istenildiğinde tamamen açılan açılır tavan. Yan aynaları içeriden düğmelerle kumanda



edebiliyorsunuz. Far yükseklik ayarını gene bir düğme ile yapıyorsunuz. Sürücü ve yan yolcu için çift airbag var. Arka koltuklardan isterseniz birini, isterseniz ikisini birden yatırarak düz bir alan elde edip bagaj hacmini genişletebiliyorsunuz. Yedek lastik sağa doğru açılan arka kapağa monte edilmiş. Yedek lastiği dışarıda olan 4x4'leri ben daha çok seviyorum. Araç maceracı bir görüntü kazanıyor. Hatta bence ikinci bir yedek lastik ön kaputa da monte edilmeli. Aracın arka stop lambaları arka cam kenarında yüksekte yerleştirilmiş. Arkasındakinin arkasındaki araçlar tarafından da kolayca görüldüğü için ani frenlenmeye zincirleme kazaları önleyici konumda, çok güzel bir yerde.

Terios'ta elektronik sistemlerden ABS (Anti-Skid Braking Sistem) yani kızaklama önleyici fren sistemi, ve EBD (Elektronik Brake-Force Distribution) yani elektronik fren dağıtım sistemi var. 15 inçlik jantlara 205/70 lastikler takılmış. Lastikler diğer arazi araçlarına göre öyle küçük görünüyor ki benim "doç"un bir lastiğinden Terios'a üç lastik çıkar.

Sıra geldi teknik özelliklere; dört ileri otomatik şanzımanlı modeli de olan aracın, biz beş ileri düz viteslisini test ettik. Araç Full-Time 4 WD yani sürekli dört tekerlekten





çekişli. 16 supaplı 1.298 cc'lik 4 silindir benzinli motor, 6.000 devir/dakikada 86 HP güç, 3.200 devir/dakikada 120 Nm tork sağlıyor. 0-100 km'ye 18 saniyede ulaşabilen araç frenli olursa 1.350 kg, frensiz olursa 400 kg'lık römork çekme kapasitesine sahip. Deposu 46 litre benzin alabilen ve saatte 140 km'ye kadar çıkabilen aracın yakıt harcaması 100 km'de ortalama olarak yaklaşık 8 litre. Terios kesinlikle bütçe dostu bir 4x4.

Test sırasında TEM'de tam gaz yaptık, bozuk stabilize orman yollarında 60 km'ye kadar çıktık, kumda hızlanıp üçüncü vitese kadar yüklendik, dik inişler, çıkışlar yaptık, çapraz makaslara girdik, arabayı askıda bıraktık. Test bittiğinde biz keyif almıştık ama bir de Terios'un dili olsa da o da anlatsa. Kumda gazladığımızda hafifliği sayesinde kum tanecekleri üzerinde uçarcasına hızlanan araç hiç gürültü çıkarmazken, bozuk yolda gazladığımızda süspansiyon sisteminden gelen tekerlekteki darbeleri ve gürültüyü içeride hissettik. Otobanda ise motor devri yükseldikçe hızlandık, hızlandık bizde vites bitti beşledik, devir hala yüksekti. Altıncı

vites olsa onu da kaldıracak. Terios yüksek devirle kullanılan bir 4x4.

Test sonunda bedenen yorulmuş olsak da Karadeniz kıyısında kumsala vardığımızda denizin gökyüzünü kaplayan koyu mavi bulutlardan alıp yansıttığı renk, kumsalın beji ve gökyüzünün oluşturduğu nefis tablo, karadan denize doğru hafif esen lodosun berraklaştırdığı tertemiz dingin denizin hafif çiseleyen yağmur altındaki görüntüsü ruhumuzu dinlendirdi.

Terios'u kumdan çıkıştaki dik yokuşta zorladığımızda balata hafif bir kokuyla bizi ikaz etti. "Bana bakın beni böyle zorlarsanız bitiveririm görürsünüz gününüzü."

Sonuç olarak Terios'la kuma dalıp römork üzerine aldığımız 6-7 metrelik teknenizi çekip çıkartamazsınız. Ancak şehir içinde park sorunu nedir bilmeden, karlı günlerde yolda kalmadan, hafif off-road ve kamp gezilerinden zevk alarak, hem de benzinciye en az parayı siz ödeyerek gezebilirsiniz.

Teknik Özellikler	TERIOS	
	DX	SX
Motor Tipi :	Su soğutmalı, DOHC, DVVT	Su soğutmalı, DOHC, DVVT
Motor Hacmi & Silindir:	1298 cc/4 silindirli	1298 cc/4 silindirli
Valf Sayısı:	16	16
Max Güç :kw(hp)/rpm	63(86)/6000	63(86)/6000
Max Tork : N-m/rpm	120/3200	120/3200
0-100 km hızlanma (0-100km/sn)	MT-16,1 sn	MT-16,1 sn
Yakıt Sistemi:	EFI (Çok noktadan enjeksiyonlu elektronik yakıt sistemi)	EFI (Çok noktadan enjeksiyonlu elektronik yakıt sistemi)
Sıkıştırma Oranı :	10	10
Şanzıman Tipi :	5 ileri düz vites, 4 ileri otomatik vites	5 ileri düz vites, 4 ileri otomatik vites
Uzunluk :	3845	3845
Genişlik :	1555	1555
Yükseklik :	1715	1715
Ağırlık :	MT-1050 kg	MT-1055 kg
	AT-1060 kg	AT-1065 kg
Fren Ön :	Disk	Disk
Fren Arka :	Kampana	Kampana
Tüketim Kombine:	MT-7,7 lt	MT-7,7 lt
	AT-8,4 lt	AT-8,4 lt
Benzin Deposu :	46 lt	46 lt
Lastikler :	205/70R/15	205/70R/15
Minimum Dönüş Yarıçapı :	4,7	4,7
Minimum Yoldan Yükseklik:	185	185
Donanımlar		
ABS(EBD Destekli)	Standart	Standart
Hidrolik Direksiyon	Standart	Standart
Park Sensörü	Standart	Standart
Merkezi Kilit	Standart	Standart
Uzaktan Kumandalı Merkezi Kilit	-	Standart
Elektrikli Ön Camlar	-	Standart
Elektrikli Yan Dikiz Aynaları	-	Standart
Yolcu ve sürücü hava yastığı	Standart	Standart
Alüminyum alaşımlı jantlar	-	Standart
Klima	Opsiyonel	Standart
Immobilizer	Standart	Standart
Radio-CD-MP3 Çalar	Standart	Standart
Devir saati	-	Standart
Ön koltuk başlıkları	Standart	Standart
Arka koltuk başlıkları	-	Standart
Tavan Bagaj Çıtalari	-	Standart
Gümüş Rengi Tamponlar	-	Standart
Gümüş Rengi yan korumalar	-	Standart
Arka Cam Sileceği	Standart	Standart
Özel Kumaş Döşemesi	Standart	Standart
Kapı içi yan koruma barları	Standart	Standart
Çocuklar için güvenlik kilidi	Standart	Standart
Dijital km sayacı	Standart	Standart
Şoför koltuk arka cebi	-	Standart
Far yükseklik ayarı	Standart	Standart
Özel Bagaj Bölmesi	Standart	Standart
Bagaj Aydınlatması	Standart	Standart
Ayarlanabilir arka koltuklar	Standart	Standart
Katlanabilir Arka Koltuklar	Standart	Standart
Ön ve arka emniyet kemerleri	Standart	Standart
Arka sis lambaları	Standart	Standart
Orto konsolda bardaklık	Standart	Standart
Arka cam buğu önleyicisi	Standart	Standart
İçeriden kumandalı depo kapağı	Standart	Standart
Çakmak ve kül tablası	Standart	Standart
Dijital saat	-	Standart
3.Fren lambası	Standart	Standart
Diferansiyel kilidi	Standart	Standart
Sürekli 4 çeker	Standart	Standart
Stepne Kılıfı	Standart	Standart
Ön sis lambaları	Opsiyonel	Opsiyonel



Dünyanın en tehlikeli
sporu:

DAKAR RALLİSİ

Ne Rugby, ne buz hokeyi ne Formula yarışları. Dünyadaki en tehlikeli spor olayı Dakar Rallisi. Şu ana dek toplam 47 kişinin can verdiği yarışta ortalama her organizasyonda iki yarışçı ve bilinmeyen sayıda seyirci can veriyor. Günler geceler boyu korkutucu uzunlukta mesafeleri korkutucu hızlarla aşarken yarışçılar da seyirciler de bu tehlikeli ortalamanın farkındalar. Peki neden hala katılıyorlar bu yarışa?





1955 yılında Le Mans 24 koşulurken tribünlere dalan bir yarış aracı 80 kişinin ölümüne neden olmuştu. Ama bu kaza, yarışların sonu olmadı. Kurallar güvenliğe yönelik modifiye edildi ve yarış devam etti. Ama kurallar değiştirilse de Dakar Rallisi hala dünyanın en tehlikeli sporu unvanını kimselere kaptırmıyor. Bu sene de Dakar'a katılan her yarışçı istatistiklere göre en az bir kişinin ölebileceğini biliyor, bu kişinin kendisi olmasından korkuyor, ama yine de kayıt yaptırıyor. Belki de salt tehlikesinden dolayı, ölüm tehlikesi sınırları zorlamanın en uç noktası olduğu için, Dakar adrenalin tutkunu yarışçıların ilk hedefi. İşin inanılmaz tarafı Dakar'ın seyirciler için de en tehlikeli spor olması. Buna rağmen Dakar mıknaş gibi insanları kendine çekmeye devam ediyor

Bu yıl 28.si koşulacak olan Dakar Rallisi'nin etapları belli oldu. 31 Aralık'ta Portekiz'in Lizbon kentinden start alacak ekipler, özel etapları ve normal etapları içeren 16 günlük zorlu bir yarıştan sonra 15 Ocak 2006'da Senegal'in başkenti Dakar'a ulaşan şanslı kişiler arasında yer almaya çabalayacaklar. 9.043 kilometre uzunluğundaki etaplar Avrupa'da geçen senelere göre daha uzun etaplarla başlayacak. Ekipler daha çabuk ritimlerini kazanmaları açısından genel olarak bu değişiklikten memnunar. Fas'ta Atlas Dağları'nın yanı sıra doğuya ilerleyecek ekipler, ardından Batı Afrika'nın klasikleşmiş,

zorlu etaplarını geçmek zorunda kalacaklar.

Pilotlar Er Rachidia, Ouarzazate ve Tan Tan'daki etap finişlerinden sonra 5 Ocak'ta Moritanya'ya ulaşacaklar. Zouerat ve Atar'daki servis noktalarının ardından 8 Ocak'ta başkent Nouakchott'ta bir günlük bir ara var. Hemen ardından ekiplerin Kiffa'ya giderken rallinin en uzun ayağında 599 kilometrelik özel etabı tamamlamaları gerekiyor. Mali'den geçen bölümde Kayes ve Bamako'da 10 ve 11 Ocak'ta iki etap finiş daha var, sonra da ralli yıllardır ilk kez geçeceği Gine'ye ulaşıyor. Buradaki Maraton etabının yarı noktasındaki Labe'de araçlara servis yapmak yasak. Son üç yarış etabı 13-15 Ocak'ta Dakar'a doğru uzanıyor.

Bu senenin en iddialı ekipleri Mitsubishi ve Volkswagen. Mitsubishi ile yarışan Fransız ekipler Peterhansel – Cottret, Alphand – Picard ve Japon Masuoka ile Fransız Maimon derece arayışında hırslılar. Volkswagen, beş takımla yer alacağı klasik çöl rallisine yaklaşık 275 beygir gücündeki TDI dizel motorlu beş Touareg yarış prototipiyle katılıyor. 2006 Dakar Rallisi'nde, 2005 FIA Cross Country Ralli Dünya Şampiyonları Bruno Saby - Michel Perin, Dakar birincisi Jutta Kleinschmidt - Fabrizia Pons (Almanya/İtalya), eski dünya Ralli Şampiyonu Carlos Sainz ve Andreas Schulz (İspanya/Almanya) ve cross country rallileri ustası Giniel de

Villiers ve Tina Thörner (Güney Afrika/İsveç) ile Mark Miller ve Dirk von Zitzewitz (ABD/Almanya) Volkswagen takımını oluşturuyorlar. Schlesser – Borsotto ve Magnaldi – Debron da Schlesser adına puan kovalayacaklar.

Dakar Rallisi'nde yeni kurallar

Hız

Motosiklet ve kamyonlar için maksimum hız 150 km/h olarak uygulanıyor. 2005 yılında kamyonlara uygulanan bu kural bu yıl motosikletlere de uygulanıyor. Uzun, sağlam zeminli düzlüklerde aşırı hız nedeniyle oluşan ağır kazaların önlenmesi amacıyla alınan bu karar sonucunda 450cc ve daha büyük kapasiteli motosikletler arasındaki açık kapanacak, yarış çok daha çekişmeli geçecek, amatör ve profesyonel yarışçılar birbirlerine çok daha yaklaşacaktır. Köylerde ve diğer yerleşimlerde hız limiti 2005 yılında 50 km/h olarak uygulanmış ve 1051 kontrol noktasında bu kontroller yapılmıştı. Bu yıl da aynı uygulama sürüyor. GPS kayıtları ve uydu izleme sistemi ile hız tespiti yapıp her gün yarıştan sonra hakemler kampta yarışçıya kural ihlali yapıyorsa durumu bildiriyor.

Yarışmacıların Yer Tesbiti / Bulunması

2005 yılında 50 araçta uydu vasıtasıyla data transferi ve yer tespiti için Iritrack



teknolojisi denenmiş ve çok başarılı bulunmuştu. Sistemin kendini kanıtlaması üzerine 2006'dan itibaren bütün araçlarda bulundurulması zorunlu hale getirildi. Böylece her türlü hava şartında, gece ya da gündüz istenilen yarışmacıya ulaşmak mümkün olabilecek.

Navigasyon

Eni 6.6 km olan mecburi koridor bazı etaplarda 10 km'ye çıkartıldı. GPS ekranında bu koridorun dışı görünmüyor ama kaybolan sürücü, 2 saat ceza almayı göze alarak şifre girmek yoluyla bu kilidi açabiliyor. Lider durumdaki ilk 20 yarışçıya bu şifre verilmiyor.

Çıkış düzeni

Gerek güvenliği artırmak ve gerekse yarışa heyecan katmak için bazı etaplarda ters sıra ile çıkış verilecek, bir önceki gün en geride kalan yarışmacı en önde start alacak. Böylece bu yarışçıların hiç bozulmamış parkurda araç sürme şansları olacak.

Parkur

2006 parkurunda en az bir maraton etabı bulunuyor. Bu etaplarda yarışmacı herhangi bir servis alamıyor ve yarış sonrası araçlar doğrudan kapalı parka alınıyor.

Motosikletler

450cc'ler bu sene yine yarışta.

Yakıt menzili

Yakıt menzili 350km den 250km ye düşürülmüş. Böylece yarışmacılar büyük yakıt tankları taşımak zorunda kalmayacaklar. Motosikletler 20kg daha hafif olabilecek, sürüş daha güvenli olacak. Ayrıca yakıt istasyonunda 15 dakika istirahat verilecek bu da yarışmacının kendini toptamasına büyük oranda yardım edecek.

Korumalar

Sırt ve göğüs zırhı korumaları zorunlu hale



getirilmiş.

Sentinel Güvenlik Sistemi ve İriTrack uygulaması

Geçtiğimiz yıllarda motosiklet ve otomobiller arasında gerçekleşen kazaların çoğunun yaklaşan aracın fark edilmemesi olduğu anlaşıldığı için Sentinel uygulaması kazaları azaltacak gibi görünüyor. Sentinel basitçe korna devresine bağlı bir cihaz. Geçmek/yol isteyen sürücü kornaya bastığında bu bilgi açık alanda 150m'lik bir yarıçap içindeki bütün diğer araçlara dijital bir sinyalle iletiliyor Geçen yıl bir kaç araçta denenen bu sistem, Tunus 2004 rallisinde ve Cross

Country dünya kupasında kullanılmaya başlandı.

Sentinelin ayrı bir fonksiyonu açık arazide 500 m yarıçapında bütün diğer araçları uyararak kaza uyarısı. Bu özellikle kum tepesi ardında kalan kazalara arkadan gelen diğer araçların da karışmasını önleyecek oldukça önemli bir sistem.

İriTrack uydu izleme sistemi ise online olarak her aracın tam olarak nerede olduğunu takip etmeyi ve yarışı hatasız izlemeyi sağlayacak. Sistem sürücü ile dünyanın neresinde olursa olsun irtibat kurabiliyor, sürücü

ile konuşulabiliyor, yeri tam olarak tespit edilebiliyor. Eğer cihaz anormal bir şok ile sarsılırsa bunu bir kaza olarak değerlendirip otomatik olarak yardım çağrısında bulunuyor.

2006 Dakar Rallisi Rotası

Portekiz - Yeni bir ülkenin keşfi

2006 yılında Portekiz Dakar'a ev sahipliği yapıyor. Coğrafya açısından Avrupa ve Afrika arasında doğal bir köprü olan Portekiz'de özellikle Lizbonlu sporseverlerin yarışa çok büyük ilgi göstermeleri bekleniyor. Sürücüler için Portekiz'de mücadele daha ilk günden "Baja-Portugal" ile başlıyor.



Fas - Kumullar ülkesi...

Fas, yarışmacılara yarışın geri kalan kısmında karşılaşılabilecek her türlü yol koşulları ile ideal bir geçiş dönemi yaşatacak. Fas çölleri, takımlara dayanıklılıklarını yarışın ilk etaplarında ölçme şansı verecek. Ardından Moritanya'ya girilecek ve burada engelleri aşmak geçen yıllardan daha zor olacak. Bu yılki kurallar navigasyonu iyi yapabilen ekiplere mücadelede büyük avantaj sağlayacak.

Mali - Gine - Senegal - Tropik renkler...

Yarışmacılar için kara Afrika'nın derinlerine girip yerli halkla yakın temasa girmek ve bu coğrafyada sürmek büyük bir zevk olacak. Bu arada genel görüntü tamamen değişecek. Her ne kadar kum tepeleri gerilerde de kalsa navigasyon başlı başına bir mücadele haline gelecek. 1996'dan beri ilk kez Gine'ye girilecek. Yoğun bitki örtüsü ve sayısız nehir-dere geçişleri ile Gine sürprizlerle dolu...

Dakar - Teranga adına...

Senegal'in başkenti yarışçıları her zaman olduğu gibi ananevi Teranga, misafirperverliği ve coşkusu ile karşılayacak. Genel klasifikasyona katkısı olmasa bile geleneksel Pembe Göl etabı ile ralli sonuna ulaşmış olacak...

Geçen senelerin Şampiyonları

	OTOMOBİL	MOTOSİKLET	KAMYON
	Classement scratch : Neveu		
1979	Yamaha		
1980	Kotulinsky - Luffelman Volkswagen	Neveu Yamaha	Ataquat - Boukrif - kaoula Sonacome
1981	Metge - Giroux Range Rover	Auriol BMW	Villette - Gabrielle - Voillerau Alm/Acma
1982	Marreau - Marreau Renault	Neveu Honda	Groine - de Saulieu - Malferiol Mercedes
1983	Ickx - Brasseur Mercedes	Auriol BMW	Groine - de Saulieu - Malferiol Mercedes
1984	Metge - Lemoyne Porsche	Rahier BMW	Lalleu - Durce Mercedes
1985	Zaniroli - Da Silva Mitsubishi	Rahier BMW	Capito - Capito Mercedes
1986	Metge - Lemoyne Porsche	Neveu Honda	Vismara - Minelli Mercedes
1987	Vatanen - Giroux Peugeot	Neveu Honda	De Rooy - Geusens - Van Daf
1988	Kankkunen - Pironen Peugeot	Orioli Honda	Loprais - Stachura - Ingmuck Tatra
1989	Vatanen - Berglund Peugeot	Lalay Honda	Pas de course cette année-là
1990	Vatanen - Berglund Peugeot	Orioli Cagiva	Villa - Delfino - Vinante Perlini
1991	Vatanen - Berglund Citroën	Peterhansel Yamaha	Houssat - de Saulieu - Bottaro Perlini
1992	Auriol - Monnet Mitsubishi	Peterhansel Yamaha	Perlini - Albiero - Vinante Perlini
1993	Saby - Serieys Mitsubishi	Peterhansel Yamaha	Perlini - Albiero - Vinante Perlini
1994	Lartigue - Périn Citroën	Orioli Cagiva	Loprais - Stachura - Kalina Tatra
1995	Lartigue - Périn Citroën	Peterhansel Yamaha	Loprais - Stachura - Kalina Tatra
1996	Lartigue - Périn Citroën	Orioli Yamaha	Moskovskikh - Kouzmine Kamaz
1997	Shinozuka - Magne Mitsubishi	Peterhansel Yamaha	Reif - Deinhofer Hino
1998	Fontenay - Picard Mitsubishi	Peterhansel Yamaha	Loprais - Stachura - Cermak Tatra
1999	Schlesser - Monnet Schlesser	Saint BMW	Loprais - Stachura - Kalina Tatra
2000	Schlesser - Magne Schlesser	Saint BMW	Tchaguine - Yaboukov - Savostine Kamaz
2001	Kleinschmidt / Schulz Mitsubishi	Meoni KTM	Loprais - Kalina Tatra
2002	Masuoka - Maimon Mitsubishi	Meoni KTM	Tchaguine - Mardeev - Savaostine Kamaz
2003	Masuoka - Schulz Mitsubishi	Saint KTM	Tchaguine - Yakoubov - Savostine Kamaz
2004	Peterhansel - Cottret Mitsubishi	Roma KTM	Tchaguine - Yakoubov - Savostine Kamaz
2005	Peterhansel - Cottret Mitsubishi	Despres KTM	Kabirov - Belyaev - Mokeev Kamaz

MACERA TAKIMI: TEAM TOUAREG



Team Touareg. 2006 yılında Avrupa'daki 4 büyük macera yarışına katılmak için hazırlık yapan 4 kişilik bir ekip. AliRıza Bilal, Bahadır İşseven, Barış Öztürk ve Bakiye Duran. Maslakta İnterSport mağazasında buluşup, nedir bu macera yarışları, nasıl koşulur, siz

neden katılıyorsunuz, deli misiniz konulu röportajımızı gerçekleştirdik. Takımımız röportajdan önce ısınmak ve kondisyon kazanmak için tırmanma duvarına saldırdı. Onları çok uğraştıracacağımı düşündüler her halde.

Ropörtaj: Ayşin Uysal

AliRıza Bilal – Ekip Kaptanı ve Olimpiyat şampiyonu

32 yaşımdayım. Spora 5.5 yaşında jimnastikle başladım. Sonra Efes Pilsen'de 3-4 yıl kadar basketbol oynadım. Sonra milli takımda 16 sene kürek çektim. 1992 yılında Kürek branşında Olimpiyatlara katıldım. Halen bu derece bende, çünkü maalesef bir daha Türkiye'den Olimpiyatlara katılan olmadı. Dünya 3.lüğüm, çeşitli yıllarda Balkan şampiyonluklarım ve sayısız Türkiye şampiyonluklarım var. 2000 yılında Camel Trophy'ye katıldım, uluslar

arası finallere kadar yükseldim, fakat pasaportumu yetiştiremediğim için finallere katılamadım. Camel'la birlikte hayatıma dağcılık, orienteering gibi farklı outdoor disiplinleri girdi. 2003 yılında Land Rover G4 Challenge'da ulusal finalist olarak yer aldım. Artık seçimini iyiden iyiye outdoor sporlarına vermiş biri olarak 2003 yılında Hırvatistan'da bir macera yarışına katıldım.

Bahadır İşseven– Hiperaktif ve hırslı biraz da maymun iştahlı

34 yaşımdayım. 7 yaşında aletli jimnastikle

başladım. Spor çizgim hemen hemen AliRıza ile aynı Zaten camiada bizi 'twins' diye tanırlar. Bir müddet aletli jimnastik çalıştıktan sonra baktım o spor zor, bana göre değil. 9 yaşında başladığım müthiş basketbol kariyerim kendi potama attığım basket ile sonlandı. Baktım bu spor da bana göre değil, sonunda doğru yolu, küreği bulduk. Yaklaşık 16-17 sene aralıksız kürek çektim. Bir spor da az geldi tabii. 16 yaşında bir de dövüşmeye başladım. Kickboks ve Tayland boksı yaptım. Sonra kürek çekmekten de sıkıldım. Bir iki yıl



ara verdikten sonra AliRıza'nın teşviği ve zorlamasıyla Adventure Race'lere girmeye başladım. Ve o gün bu gündür hep Macera Yarışı tarzına yöneliyoruz. Bazen kayboluyoruz, bazen buluyoruz, bitiriyoruz hep. Çok zevkli. Şu ana dek sıkılmadım. Ama 16 sene sonra ne olur bilemem.

Bakiye Duran – Dayanıklılık ve yurt dışı deneyimi

Kimya öğretmeniyim. Ortaokul'da voleybola başladım arkasından masa tenisi, tenis, basketbol ve koşu geldi. Beşiktaş kulübünde kros ve pist yarışlarında koşmaya başladım. Şu anda Şişli Belediyesine bağlı Ayazağa Esenspor'da koşuyorum. 5.000, 10.000, yarı maraton, maraton koştum. Sonra bunlar bana yetmemeye başladı. Almanya'dan bir ekip bana ultra maraton teklifinde bulundu. 2000 yılında Hollanda 100 km'de Avrupa 3. oldum. İsviçre'de 100 km gece yarışı 5. oldum. Yine İsviçre'de orienteering yarışlarında 110 km'de rekor kırdım. İtalya'da pist yarışına katıldım, dünya şampiyonasında 3. oldum. Taiwan'da ultra maraton, Çek Cumhuriyetinde 24 saatlik dünya şampiyonasına katıldım.

Barış Öztürk – Sessiz ve navigasyon dehası
31 yaşındayım ekibin küçüğü benim. Benim de spor hayatım 1989 yılında kürekle başladı. 1994 senesine kadar genelde her sene tek kürek dalında Türkiye şampiyonu oldum. Bir kere milli takıma gittim.Yurt

dışında bir derecem var. Üniversiteye girdiğimde küreği bıraktım. Beni de sıkı kürek. 1993 yılında dağcılığa başladım. Senenin 6 ayını dağda geçirdiğim için bir ara okulu bile bırakacak oldum 2000 yılında Spor Akademisi'ni bitirdim. 2 senedir doğa sporları üzerine AliRıza ile çalışıyoruz, Macera yarışları organizasyonları yapıp parkurları hazırlıyoruz. AliRıza ile dağ aşma maratonuna katıldık. Bayağı bir kaybolma anımız var.

İlk soru genel. Nereden çıktı bu yurt dışı macera yarışı konsepti?

AliRıza

Türkiye'de macera yarışları yapan bir şirket var, ona da biz sahibiz zaten. İnsanları koşturuyoruz macera yarışlarında, biz de imreniyoruz bu arada.

Barış

Zaten yarışı hazırlarken de en az yarışçılar kadar koşuyoruz, bisiklete biniyoruz. Ama yarışma olmadığı için bu bize bir zevk vermiyor. Bir challenge, bir kendini aşma yok.

AliRıza

Bu sene takımı kurup yurt dışında yarışlara katılma kararı verdik. Şimdiki bütçemizden dolayı bizim için en iyi çözüm Avrupa oldu. Bu tip yarışlar hem paralı katılım nedeni ile hem de teçhizat ve masraflar nedeniyle

bütçeyi zorlayan organizasyonlar.

Dünyada Macera yarışları nerelerde yapılıyor?

Dünyada Türkiye ve İran, Irak gibi ülkeler dışında her ülkede uluslararası macera yarışları düzenleniyor. Çin'de ve Rusya'da bile inanılmaz yarışlar var. Sadece Avrupa kıtası içinde yapılan bir şampiyona yok. Olanlar da çok küçük, 1-1.5 günlük yarışlar, bizi kesmiyor. O nedenle bir yarışın tüm ayaklarına katılıp dünya şampiyonası için puan toplama şansımız yok şimdilik. Ama deneyim kazanıyoruz.

Şimdiden bir hedefiniz var mı?

Macera yarışlarında hiçbir zaman dereceye oynanmaz. Her zaman bitirebilmek için koşulur. Büyük organizasyonlarda 40'dan fazla takım katılır. Yarış içinde bunun bazen % 60'ı sakatlık, birbiriyle kavga etmek, tükenmek gibi nedenlerle yarışı bırakır. Zaten bitirebildiğiniz zaman en az 20 ekibi geride bırakmışsınız demektir.

Dakar gibi katılmanın başarı olduğu, bitirmenin mucize olduğu, dereceye girmenin de kaymaklı ekmek kadayıfı olduğu bir yarış türü. Bitirebilenlere saygı ile bakılıyor her halde.

AliRıza

Daha çok deli diye bakılıyor.

Hangi yarışları seçtiniz ekip olarak? İlk Polonya'da koşulan 5 günlük bir kış yarışı. 26 Şubat – 5 Mart arası. Kros-kayak, dağ bisikleti, hedikli yürüyüş, trekking, koşu, dağcılık, mağara etapları, ip etapları ve travers geçiş dediğimiz yan geçişler var. Bir sonraki yarış yaklaşık 1.5-2 ay sonra Hırvatistan'da. Kayalık ve taşlık. Su bulamıyorsunuz. Dağ bisikleti, sea kayak, ip etapları, ağır gece etapları, kayalık tırmanma, akarsu ve rafting etapları var. Son iki yarış bir serinin Avrupa'daki 2 ayağından oluşuyor. Ana sponsorlarımızdan Salomon'un organize ettiği bir yarış. Yaklaşık 6 senedir yapılıyor ve bir dünya şampiyonası niteliğinde. Yer bu ay içinde belli olacak, muhtemelen Fransa ve İsviçre ayaklarına katılacağız. Bu yarışın diğer ayakları Avusturalya, Borneo gibi yerlerde yapılıyor, iyi bir sponsor bulmadan katılmamız mümkün değil.

Nasıl hazırlanıyorsunuz?**Bakiye**

Dağlarda çalışıyorum ama bir sürü riski var. Yağmur çamur, çakallar, ayılar çıkıyor önüme. Ürktüğüm yerler de oluyor.

Bahadır

Ben alışığım. AliRıza ile senelerdir beraber çalışıyoruz zaten. Hala kırılmayan bir rekorumuz var, 8 ay aynı yatakta kamp yaptık. Küçük bir oda, tek bir yatak ve başımızda iki yabancı antrenör.

AliRıza

Hafta sonum antrenmanlarda geçiyor. Sabah 5.30 da kalkıp 85 km koşup, bisiklete biniyorum.

Macera yarışları senin hangi duygunu gıcıkıyor?**AliRıza**

Kendi kendini aşma önemli. Yarış sadece olayın sonucu. Bir sürü kişinin "aa bunu nasıl yaparlar" diye soru işareti ile bıraktığı şeyi, iki nokta üst üste koyup, bunu ben yaptım diyebilmem.

Bahadır

Bu tarz yarışlarda gerçek anlamda limitlerini keşfediyorsun. Herkes Eurosport'da o adamları seyredip, nasıl yapıyorlar bunları der. Ben, o "nasıl yapıyor" olanlardan olmak isterim. Bunun dışında kişisel bir problemim var açıkçası. Hırslıyım. İşin ucunda bir hedef olmasa, bir yarışma olmasa parmağımı kıpırdatmam. Bir yarışa girmeyeceksem antrenmanın kendisi de hemen değerini yitiriyor.

Dördünüz ayrı ayrı branşlarında çok iyi sporcularsınız. Ne zaman ekip oldunuz?**AliRıza**

Zaten yıllardır tanışıyoruz. Bahadır ile 20 yıllık



ekibiz, Barış'ı zaten tanıyorum, kafa yapısı ve dayanıklılığı bize uygun, Navigasyon tecrübesi var. İyi yol buluyor.

Bahadır

Biz de iyi kayboluyoruz. Dengeliyoruz yani birbirimizi.

AliRıza

Sonunda 4 kişiden üçünü hemen oluşturduk. Ama bir dördüncüye, bir bayana ihtiyacımız vardı. Macera yarışlarında kural, takım içinde karşı cinsten bir kişinin varlığı gerekli. Antrenman için girdiğimiz bir koşu yarışında bir baktık, Bakiye. Ultra maraton koşuyorum dediği anda bende "dınnggg!" ampul yandı bir anda. İnternete bir girdik, aman dedik bu tam bize göre.

Bakiye

Ben yurt dışından sayısız teklif aldım. Çöl yarışlarından kar yarışlarına dek. Ama tanımadığın bilmediğin kişilerle aynı ekipte çalışmak bana biraz uçuk geldi. Kendi ekibimi de oluşturamadım bir türlü. Bakırköy

yarışında AliRıza'nın yanında bir bayan vardı onu gözüme kestirdim ekibime katmak üzere, ben kıza balıklama atladım ama o ara AliRıza da bana atladı. Ava giderken avlandım diyebiliriz bu duruma. Havada kabul ettim teklifini. İşin gerçeği hazırda kondum.

Nasıl bir ekibin şanslı olur yarışmada?**Bahadır**

Bu yarışları kovalamak 18-20 yaşında gençlere göre bir iş değil. Dünyadaki istatistiklere baktığımız zaman dereceye girenlerin hepsi 35 üstünde. Kondisyon çok iyi olabilir ama psikolojik kondisyonu yetmiyor. Ekipte önemli olan şey şu: Bir zincir en zayıf halkası kadar güçlüdür. Siz ne kadar iyi olursanız olun takım arkadaşınızın kaldığı yerde yarış biter. Bu 4 kişinin tek bir ortak amacı var. Bitirmek. Tüm riskleri göze alarak gidiyoruz. Tek bir şey söyleyeyim. Bu işin sonunda ölüm varsa onu da göze alıyoruz. Takıntı değil bu. Ayağım burkuldu bıraktım, yok burada öyle bir şey. O sporculuk kariyerini zaten geride bıraktık. O zaman



herkes kendi başına dağcılığını, koşusunu, küreğini devam ettirsin. Niye böyle riskli bir ortama gelip, -28 derecelerde yoğun bir kar altında 100 metrelik bir yamaçtan aşağı sırtınızda 10-15 kilo yüklerle inersiniz ki? Normal yarış heyecanından daha farklı, tam anlamı ile meydan okuma, bu tarz yarışlar.

Biraz da kuralları anlatır mısınız?

AliRıza

Kurallar hepsinde aynı. 3+1 Karma ekip, tüm ekip hem Check Point'lere hem de Finish noktasına beraber girmek zorunda. Yarış sırasında ekip üyeleri arasında 50 metreden fazla ara olamıyor. Yarış başlamadan önce bir harita ve yol notu veriyorlar. Ekipteki navigatör bir rota çıkartıyor. Organizasyonun şart koştuğu pusula, düdük, işaret fişegi, su arıtma tableti gibi ekipmanları devamlı taşımak zorundasınız. Tabii ki organizasyonun okeylediği ekipmanlar dışında bir şey kullanamazsınız. GPS, gece dürbünü yasak. Organizasyon, ekipmanlarınızı rota üzerindeki etap değişim

noktalarına taşıyor. 200 litre hakkınız var. Artık sevgilinizi mi koyarsınız torbaya yiyeceklerinizi mi size kalmış bir şey. Ama etap değişim noktaları 2 günde bir olabilir. O zaman tüm yiyecek gereksinimini sırtında taşımak zorundasın.

Bahadır

O da olmazsa yılan yiyoruz. Kaktüsleri kesip açıyoruz falan.

Psikolojik dayanıklılık en az kondisyon kadar önemli değil mi?

AliRıza

İstediğiniz kadar dayanıklı olun, herhangi bir hata anında grup hatayı kaldıramazsa bu kırılma noktasıdır. Orayı aşarsanız yarış 50 gün de olsa gider.

Bahadır

Zaten sadece sağlık koşulları nedeni ile devam etmenin riskli olduğu durumlarda yarışı bırakma niyetindeyiz. Yoksa en uç nokta neyse o noktaya kadar gideceğiz.

Bakiye

Sporcu "Aman boşver, olmadığı yerde bırakırım" cümlesini başta ediyorsa, yarışta mutlaka problem çıkar. Yarış başladıktan sonra bakarsınız hemen sakatlanmış. Ama yarım saat sonra bir şey yok. Bilenler sorar, hiç yarış bıraktın mı diye.

Herhalde bilinçaltı ona bazı "makul" kazalar ve rahatsızlıklar sağlar bu durumda. Peki bu işin maliyeti ne? Kesin sponsor gerektiren bir iş bu.

AliRıza

Biz buna başlarken farklı sponsorlarımız olması lazım dedik. Bir çok disiplin yapıyoruz, belki 10 ayrı ayakkabıya ihtiyacımız olacak. Malzemenin iyi olması lazım. 2002 yılından beri Salomon benim şahsi sponsorum. Bu organizasyonda da tüm tekstil gereksinimini, teknik ekipman desteğini veriyor. Bir diğer sponsorumuz Kol bilgisayar ve özellikli saatleri ile SUUNTO firması. Hava değişimleri, hızımız, kalp atış durumumuz, aldığımız mesafe, yön gibi detaylar var. Yemekle ilgili sponsorumuz UNIFO, kimyasal olmayan hazır yemekler, ambalajı üzerine çıkıp tepinsiniz bile patlamıyor, hafif. Pekmezinden zeytin ezmesine körili tavuktan salataya kadar hepsi var. Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesi Spor Fizyolojisi Bölümü ve Marmara Üniversitesi Beden Eğitimi Fakültesi de sponsorumuz. Dayanıklılık sporları konusunda veri sağlayacak uzun bir araştırma yürütüyorlar bizimle. Önce fizyolojik testlere girdik. 6 haftada bir teste giriyoruz, aradaki gelişimler, farklar ölçülüyor. Uyku düzenimiz, beslenme alışkanlıklarımız, antrenmanlardaki nabızımız gibi detaylar da var. Sonra da psikolojik testler başlayacak. Yarış sırasında da testler devam edecek. Bu Türkiye'de ilk kez yapılan bir araştırma. Sporunun nasıl beslenmesi ne sıklıkta antrenman yapması gerektiğini çözecekler. Bunun sonunda bilimsel sunu ve bir kitap hazırlayacaklar. İç mekan antrenmanlarını yaptığımız yer Gymgym Fitness de sponsorlarımızdan biri.

TV8'le bir projemiz var. Tüm Polonya yarışı 50 dakikalık 2 bölüm halinde çekilip sunulacak. Kameramanlar bizimle birlikte etaplara girecekler, özel tasarlanmış bir kafa kamerası ile yarış anında hareketli görüntü alabileceğiz. Şu etapta aradığımız bisikletler gibi malzemeler için malzeme sponsoru. Ve ulaşım sponsoru. Tabii ki 4x4 firmalarından destek bir ekip fena olmaz hem kamera görüntüleri hem de malzeme nakliyesi için. Bütçemiz 4 yarış için yaklaşık 60.000\$

Bu kadar bilgiden sonra Macera Takımımızın sitesine bir girip bakın derim.

www.teamtouareg.com.tr.tc

Söylemeye de gerek yok herhalde, 4x4Freelife ekibin basın sponsoru ve moral destekçisi.



BİR SENE BÖYLE GEÇTİ – 2005

Halit Ağan

- 2005 sezonu içinde 8 off-road yarışını 4 kulüp gerçekleştirdi. İSOFF 4 yarış, ANDOFF 2 yarış, KOSDER 1 yarış, SOSDER 1 yarış

- Yarışçılar bu 8 yarış için 6 değişik şehre yolculuk yaptılar. İstanbul, Çankırı, Sakarya, Ankara, Bursa Bilecik

- Bu 8 Yarışta toplam 48 Etap koşuldu. Bunlardan 24 tanesi Orman Etapları, 23 tanesi Engelli, 1 tanesi de Pist etabıydı.

- Bu sezon ekiplerin toplam kaç saat yarıştığını merak ediyor musunuz? Tüm harcanan çabanın, paranın, geceler süren çalışmaların ne için olduğunu? Tüm koşulan etapların en iyi zamanlarını topladığımızda sizin merakınızı giderecek bir sonuç elde edebiliriz: 7 saat 49 dakika 11 saniye.

- Senenin en kısa yarışı rekorunu KOSDER yine hiçbir kulübe kaptırmadı. Toplam yarış süresi 35 dakika 26 saniye.

- En uzun yarışın Şampiyonaya en az puanı vermesi de ayrı bir çelişkiydi. SOSDER'in 1 saat 19 dakika 22 saniye süren 2 günlük yarışı Şampiyonaya yarım puan verdi.

- Son yılların en yüksek katılımı bu sezon yaşandı. Pilot / Co-pilot sayılarındaki uyumsuzluğa dikkat etmezseniz bu sezon toplam 94 kişi yarıştı, yarışanlardan 43'ü pilot, 51'i co-pilot olarak start aldı. Hayır, 8 co-pilot, pilotsuz olarak yarışmadı tabii ki, sadece co-pilot değişimi sıklıkla yaşandı.

- 94 yarışçının 3'ü bayan, 91'i bay yarışçılardı.

- Katılan 43 ekip 3 farklı ilden kayıt yaptırıldılar. Adapazarı'ndan 3 ekip Ankara'dan 5 ekip İstanbul'dan 35 ekip katıldı.

- Peki bu 43 ekip hangi araçları kullandılar? 14 Jeep, 13 Suzuki, 8 Mitsubishi, 2 Daihatsu, 2 Land Rover, 2 Nissan, 1 Lada Niva, 1 Mercedes

- Her sene en çok co-pilot değiştiren pilotlar gündemdeki yerlerini koruyorlardı. Ama bu sene bambaşka bir rekor kırıldı. Erkan Kayıran bir sezonda tam 5 farklı pilotla yarışarak tüm puan hesaplarını ve dengeleri alt üst etti.

- Takla atmak biz off-road'cular için yarışta

ya da gezide olmazsa olmazların arasında yer alır. Takla atmayan pilot da henüz "olmamış" sayılır. Her sene en güzel taklayı kimin attığı tartışma konusu olurken, bu sene herkes oybirliği ile aynı ismi gösterdi. Saim Tekin, 3. yarışta, flying finish çizgisini gerçekten uçarak geçip, yarışı burun üstü bir iniş ve tavan üstü bir taklayla taçlandırınca bu klasmanın tek adı oldu. Bu yarıştan sonra flying finish'in gerçekten uçarak geçilmesi gerekmeyeceği, stop noktasına 4 teker üstünde de gelinebileceği Tekin'e bir kez daha ifade edildi.

- Bir başka ilginç olay da Bursa yarışında yaşandı. Aracını etap arasında servis alanına bırakan Sadık Vefa etap zamanı aracını bıraktığı yerde bulamadı. Kısa bir araştırma sonucu aracın kendi kendine hareket ederek kendini 30 metrelik bir uçurumdan aşağı attığı ortaya çıktı. Hem Sadık Vefa'ya hem de aracın kendini uçurumdan atarken üstüne düştüğü diğer aracın sahibine buradan tekrar geçmiş olsun diyoruz.

- Bir diğer ilk kural ihlali gibi görünse de değil. Federasyon lisansı olmadan yarışan ilk yarışçı üstelik alkışlarla karşılandı. Aynı ekip yarışta en temel kuralı da -2 kişilik bir ekip halinde yarışmayı da- çiğnedi ve 3 kişi yarıştı.

2005 sezonunda Off-Road

2005 yılı, Türkiye’ye hız ağırlıklı motor sporlarında yenilikler ve büyük ilgi uyandıran uluslararası organizasyonlar getirdi. Türk seyircileri, dünyada yüzbinlerce seyirci tarafından soluksuz takip edilen yarışları burada yerinde izleme, aynı heyecanı paylaşma şansını elde ettiler.

Yüksek hızlarla, seyredenlerin başını döndüren motor sporları gündemde yerini alırken; enerjik, mücadeleci, maceraperest farklı bir motor sporu olan off-road da 2005 senesini hızlı geçirdi. Her ne kadar off-road’da km/saat açısından yüksek hızlar söz konusu değilse de izleyiciler ve yarışçılar; artan yarış sayısı, arka arkaya start alan farklı yarış organizasyonları ile seneyi soluksuz yaşadılar. 2005 Off-Road sezonunda farklı kulüplerce organize edilen 8 Şampiyona yarışı, 6 Mahalli Yarış ve 3 Goodyear Wrangler Cup koşuldu.

2005 senesinde Türkiye Off-Road Şampiyonası, Goodyear’ın desteğini aldı. 3 senedir İSOFF ile sürdürdüğü Goodyear Wrangler Cup’a ilaveten Türkiye Off-Road Şampiyonasına da adını veren Goodyear, böylelikle motor sporlarında tercihini off-road’dan yana kullandığını gösterdi.

8 ayak halinde koşulan Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonasında İSOFF 4 yarışa ev sahipliği yaptı. Yarışlardan birini Bursa’da organize eden İSOFF’un arkasından 2 yarışla ANDOFF ve birer yarışla KOSDER ve yeni kurulan bir kulüp, SOS geldi. Organizasyonlarda dikkati çeken, kulüplerin artık tek günlük yarışlarla yetinmedikleri ve 2, hatta 3 günlük etaplar düzenledikleri oldu. 2004 yılında İSOFF’un ilk Giresun’da düzenlenen organizasyonda uyguladığı bu uzun soluklu yarışlar, 2005 yılına damgasını vurdu. Yarışçılar araç ve ekiplerini bu yeni şartlara uygun hazırlamak ve farklı stratejiler öğrenmek ve uygulamak zorunda kaldılar. Türkiye Şampiyonası Yarışlarında bu sene Belediyelerden de artan bir destek geldi. Ankara’da Akyurt Belediyesi ANDOFF’un düzenlediği organizasyonlara destek verirken, Bursa’da Gürsü Belediyesi de Parapant Şenlikleri ve havai fişek gösterileri ile renklenen organizasyonlara destek oldu.

2005 sezonunda, N1 ve N2’de takımların ve takım halinde yarışan araçların çoğalması gündeme geldi. Bir önceki sezon iki araçlık ekiplerle yarışan Suzuki ve Lubex güçlerini birleştirip tek bir takım olarak start alırken, Castrol takımı hem N1 hem N2’de yarışan araç sayısını arttırıp rekabeti kızıştırdı.

Birlas ve İlfer Off-Road Team de N2’de kuvvetli ekiplerle puan aradılar. Ekiplerde dikkati çeken bir başka farklılık, tercih edilen araçlar oldu. Geçen sezondan bu yana ekiplerin giderek yeni jenerasyon 4x4 araçlara kayması, yarışlarda seçilen etap tarzlarını ve kullanılan parkurları da etkiledi. Sonuçta araçların artan hızları ve limitleri, seyirci açısından da yarışları daha zevkli hale getirdi.

2005 sezonunda İSOFF tarafından organize edilen ve yine 3 ayaklık bir Şampiyona olarak koşulan Goodyear Wrangler Cup’da da yine yarışın hızını ve heyecan dozunu arttırmaya yönelik radikal değişiklikler ortaya kondu. Türkiye’nin tek “Tek tip lastik Şampiyonası”nda, hazırlanan özel engelli off-road parkurunda 4’lü startla kalkan ve eleme usulü yarışan katılımcılar kıran kırana mücadele ile finale kalmaya çalıştılar. Sezon sonunda Goodyear Wrangler Cup’ın galibi Mitsubishi Pajero’su ile yarışan Kenan Çarşıantürk oldu.

Bu sezon kulüpler 4x4 araç kullananları cesaretlendirmek ve yeni yarışçılar kazanmak amacı ile mahalli şampiyonalara da ağırlık verdiler. İSOFF’un düzenlediği 3 ayaklık İstanbul Mahalli Off-Road Şampiyonası’nda yeni katılımcılar da start alırken seyirciler özellikle tanıdıkları araçlardaki ve ekiplerdeki değişik düzenlemelere de takıldılar. Türkiye Şampiyonasında yarışan bazı pilotlar, mahalli şampiyonalarda yerlerini co-pilotlarına verdiler ve sağ koltuğa geçtiler. Bazı pilotlar da kardeşlerine ve oğullarına yarış keyfini yaşatmak için araçlarını ve sol koltuğu onlara teslim ettiler. Bu yarışlar Türkiye Şampiyonasında yarışan ekiplerin farklı deneyimleri de yaşamalarına yardımcı oldu. Pilotlar, yarışta co-pilotun çektiklerini anlarken, co-pilotlar da yaşanan sürüş stresi konusunda fikir edindiler.

Genelde amatör bir hevesle çalışan kulüp üyelerinin gayreti ile gerçekleştirilen organizasyonlarda amaç hep bir adım öteye gitmek ve çitayı bir parça daha yükseltmek oldu. 2006 yılında da yeni sürprizlerle ve farklı organizasyonlarla off-road yine gündemde kalmaya devam edecek.

Henüz annesinin karnındayken yarışa katılan ve üstelik finiş gören Hüseyin - Sevilay Akbulut ekibinin ufak bebeklerine hoş geldiniz diyoruz. Yarışçılar dikkat! Daha anasının karnındayken yarışan yeni kuşak bir yarışçı var ensenizde.

• Bu sezon ilgi çekici bir yol notu çıkartma tekniği ortaya çıkartıldı ve genel grup yararına hemen paylaşıldı. Her yarış antrenmanlara elinde poşet poşet mavi çöp torbası ile çıkan Kenan Çarşıantürk’ün hedefi kısa zamanda belli oldu. Yol üzerindeki sapakları mavi poşetlerle işaretleyen Çarşıantürk’ün bu tekniği ortaya çıkınca, yol notlarında “mavi poşeti takip et” ibaresi de yer almaya başladı.

• Bu arada N2 Şampiyonluğunu kimselere bırakmayan Kenan Çarşıantürk’den sonra yarışçılar gelecek sezon 2. nesil Çarşıantürk ile de baş etmek zorunda kalacaklar. Arif Çarşıantürk genç yaşına rağmen Mahalli Şampiyona’daki performansı ile dikkat çekti.

Ve Sonuç,		
2005 Goodyear Türkiye Off-road N1 Şampiyonu: Mehmet Becce		
2005 Goodyear Türkiye Off-road N1 Co-pilot Şampiyonu: Hakan Budak		
2005 Goodyear Türkiye Off-road N2 Şampiyonu: Kenan Çarşıantürk		
2005 Goodyear Türkiye Off-road N2 Co-pilot Şampiyonu: Kemal Yılmaz		
2005 Goodyear Wrangler Cup Şampiyonu: Kenan Çarşıantürk		
2005 İsoff Kupası Pilot Şampiyonu: Kenan Çarşıantürk		
2005 İsoff Kupası Co-pilot Şampiyonu: Hakan Budak		
2005 İsoff Kupası İlk 10		
	Pilotlar	Puan
1	Kenan Çarşıantürk	380
2	Mehmet Becce	344
3	Güneş Top	300
4	Uğur Kızıl	299
5	Erkan Birinci	282
6	Cemil Isıkçı	162
7	Müfit Çırpanlı	152
8	Hüseyin Akbulut	137
9	Saim Tekin	129
10	Ekrem Karadeniz	125
	CO-pilotlar	Puan
1	Hakan Budak	440
2	Kemal Yılmaz	433
3	Batuhan Altınordu	346
4	Cem Çetin	282
5	Halit Ağan	236
6	Erkan Kayıran	211
7	Mahmut Akülke	182
8	Turhan Filiz	179
9	Ahmet Tınkır	167
10	İlyas Sönmez	100
2005 İstanbul Mahalli Off-road Şampiyonası		
	Pilot	Co-pilot
N1		
1	Ali Gökhan Yazıcı	1 Nemci İnan
2	Reşat Nuri Türkeli	2 Nihat Keskin
3	Metin Akyüz	3 İbrahim Yılmaz
N2		
1	Arif Çarşıantürk	1 Halil Taylak
2	Hüseyin Akbulut	2 Nesimi Aygün
3	Sadık Vefa	3 Yusuf Öztürk
N3		
1	Malik Akkafa	1 Turhan Yavuz
		1 Vedat Baysal
2	Mehmet Aktan	3 Erkan Kayıran
2	Mehmet Baysal	3 Gülen Sevimli

“Land Rover G4 Challenge 2006 Türkiye Finali”

Final, 8-11 Aralık 2005 tarihleri arasında Bodrum Geyik Gölü kıyısında bulunan Labranda Antik Kenti Bölgesi’nde gerçekleştirildi. 16 yarışmacı 4 gün boyunca Dağ Bisikleti, Kano, Land Rover Sürüş Teknikleri, Koşu, Tırmanma gibi disiplinlerde güç, dayanıklılık ve zekalarını sınadılar. Heyecanlı yarışma sonunda İngiltere’ye gidecek 3 isim belli oldu. Sertaç Boztepe, Tolga Şenefe ve Burcu Aslanağı. 3 yarışmacı, 2006 yılının Nisan ayında başlayarak 4 hafta sürecek olan Land Rover G4 Challenge Uluslararası Finali’nde 18 ülke arasında Türkiye’yi temsil edecekler.

Bu zorlu mücadeleyi, finallere kadar ulaşma başarısını gösteren bir “maceraperest”in, Özlem Şekercioğlu’nun kaleminden vermek istiyoruz.

Evli, çocuklu ve “çılgın”

H. Özlem Şekercioğlu

Kendim için değilse, kim benim için?
Sadece kendim içinse, ben neyim?
Şimdi değilse ne zaman?

Hillel





Hayatın bana sundukları ile yetinip, şikayetçi olmak acizlik gibi geliyor bana. Hayatı arıyorum ben bir yerlerde... Çok sıradansa hayatım, ki bir müddet sonra bu kaçınılmaz; yaşamın canlılığı ve ritmini arıyorum. İşte böyle bir arayış ve birazcık cesaret bu maceraya sürükledi beni.

G4 Land Rover Challenge; işin içinde Land Rover varsa, bu macerada ben de olmalıyım düşüncesiyle başladı her şey. Ne cesaret... O güne kadar 4x4 deneyimi bile yaşamamışım, iyi bir şoförüm ya; yaparım diyorum...

Tebrikler, macera sizin için devam ediyor

1200 kişi başvurmuş yarışmaya. Bilgisayar 120'ye indirmiş elenenleri, ikinci eleme Borusan İstinye'de yapılacak ve 32 kişi yarı finale kalacak. Tırmanış, psikolojik testler, fiziksel dayanıklılık, İngilizce ve Türkçe mülakatlar, Land Rover sürüş; tüm etaplarda değerlendiriliyoruz. Etapları başarıyla tamamladım sanırım, diyorum ama, uzun bir süre ses seda çıkmıyor kimseden. Sonunda beklenen mail geliyor. "Tebrikler; macera sizin için devam ediyor". Bayılıyorum bu cümleyi okumaya bilgisayarımın ekranında.

Yarı finallerdeyiz, Büyüçekmece Wattabe'de 32 kişi kendini tanıtıyor, kimdir, nedir, ne iş yapar? Bir tek ben varım orada outdoor

sözcüğü ile yeni tanışan. Ben sadece tenis oynarım diyorum çekinerek, milli sporcular var aramızda, maratoncular, atletler, dağcılar...

Sabah ilk iş 8 km koşulacak. İnandırıcı gibi değil, bir zamanlar 5 km'lik bir parkurda yürümüşüm sadece, bu 8 km nasıl koşulur, koşulur da nasıl bitirilir? Kesin bayılıyorum yolda diyorum... Kendime bir hedef koyuyorum, ne olursa olsun hedefin 8 km'yi 1 saate koşmak diyorum; ne hızlı, ne yavaş. Herkes beni geçiyor, ben tempomu hiç bozmuyorum, sadece hedefe varmayı düşünüyorum. İşte geriye kalan tüm etaplarda beni başarıya sürükleyen çıkış noktam, 8 km'yi bitirdim hem de geride 5 kişiyi bırakarak, üstelik bayılmadım da.

Ne işim var burada ?

Orienteering sözcüğü ile tanıştırdı beni G4. Geniş bir alan içerisinde pusula ve GPS yardımı ile daha önceden belirlenen noktaları bulmanız isteniyor. Gece sabaha kadar yağmur yağmış, yere ayak basıyorsun basmasına da, bir kilo çamurla ayağını geri çekiyorsun. Değil koşmak, yürümek bile imkansız bu çamurda. Zamana karşı yarışırken, sık sık burada ne işim var diyorum kendi kendime, ama ne tuhaftır ki bu düşünce beni durduracağına daha da

hızlandırıyor, kalbim daha hızlı çarpıyor, mutluluk hormonu adeta tüm bedenimi kaplıyor. Bu nasıl bir duygu diyorum... zorluklara direnmek midir beni güçlü yapan, yoksa başarıma duygusu mudur beni yenilmez kılan. Hala bilmiyorum cevabını...

Yarı final sonuçları açıklanacak. Çok zorlu bir hafta sonu geçirmişiz, bir adım daha atacak halim yok. Tüm etapları tamamlamışım, başardığımı düşünüyorum. Ama kalbimin bir tarafı seçilmek için heyecan içinde atıyor, diğer tarafsız ölesiye korkuyor. Şimdi bu kadar zorlandın, finallerde ne yaparsın diyor? Son dört kişi açıklanacak isim sırasına göre. Tamam Özlem diyorum, buraya kadar gelmen bile mucize kazanamadıysan ne olmuş, harika bir hafta sonu geçirdin. Ama dur bir dakika, hayır ben çok istiyorum finallere gitmeyi, sınırlarımın dibini görmeyi. Ve işte ismim açıklanıyor, muhteşem bir duygu bu, çalıştım ve başardım duygusu...

Benim antrenmanlarıma dayanamazsınız

Çok zaman yok, finaller üç hafta içinde yapılacak. Ne yapmalıyım, nasıl çalışmalıyım. Bu kadar kısa sürede kondisyon arttırmak kolay değil ki. En iyisi beni çalıştıracak birisini bulmak. Tenis takımının antrenöründen yardım istiyorum. Daha önce spor yapıp yapmadığımı soruyor; son bir



senedir haftada üç gün tenis oynadığımı söylüyorum. Bana bakıyor gülümsüyor, benim antrenmanıma dayanamazsınız diyor, üstelik 37 yaşındasınız ve bugüne kadar aktif spor yapmamışsınız. Beni bir kere deneyin diyorum, görüldüğüm kadar kırılgan değil, dayanıklıyım ben. Birinci haftanın sonunda antrenör şaşkın, “Lisanslı sporcular bile dayanamıyor bu tempoya” diyor, “Bu şnavlar, mekikler, barfiksler, her gün 5 km koşu... Görüldüğünüzden daha güçlüsünüz”. Öyleyim diyorum, söylemiştim.

Belki bunları anlatırken yaşadığım değişim basit gibi gelebilir size, ama ben düzenli ev ve iş hayatı olan bir işkoluğüm aslında. Üstelik tamamen benim performansıma bağlı, kendi başıma yürüttüğüm bir işim var. Tüm bu temponun yanına bir de G4 antrenmanlarının eklendiğini düşünün. Her sabah 06:30’da kalkıp ortalama 2 - 2.5 saatimi yağmur çamur demeden ormanda antrenmana ayırdığımı,

antrenmandan sonra bedenimdeki yorgunluğu atıp tekrar işime konsantre olduğumu, akşam ise almış olduğum ev ve aile düzenini devam ettirdiğimi hayal edin, o zaman hedefim için nasıl koştuğum hakkında fikir sahibi olabilirsiniz.

Çantalarınızı alın ve minibüsü terkedin

Final zamanı geldi çatı. Bodrum’a uçacağız. Labranda’ya. Havaalanına giderken çok gerginim. Bakıyorum ekipteki herkeste benzer duygular var. Uçaktan indikten sonra minibüslerle kampa giderken Yalıkavak’ta balık yiyelim esprileri yapıyor ama hangi bilinmeze gittiğimiz kestirilemediğinden, herkes endişeli. Gecenin karanlığında durduruluyoruz, elimizde GPS’ler, çantalarınızı alın ve minibüsleri terk edin deniyor. Yok canım hani daha balık yiyecektik? Ne kadar yol yürüdüğümüzü bilmiyoruz ama 5 günün eşyasını taşıdığımız

çantalar ile yürüdüğümüz yol herkese çok uzun geliyor. Üstelik vardığımız kamp hiç hayalimizdeki gibi değil, çünkü ortada kamp yok. Bir orman, uyku tulumu ve çadırlarımız var. Kampı biz kuracağız. İyi de, arazi o kadar meyilli ki, gece birbirimizin üzerine düşmemek için araya çanta koymak zorunda kalıyoruz. Sabah 03:00’de uyandırıldığımıza ne kadar sevindiğimi anlatamam, yaşasın kabus bitti uyanıyoruz diye.

Yanılmışım, üzerimizdeki kilolarca ağırlıkla, dağ, tepe, bayır, çoğu zaman yolu şaşırarak, 16 kişi her kafadan ayrı ses çıkarak, 12 km sonunda gerçek kampımıza ulaştık. Kampımızda müzik, tuvalet, yemek, ateş her şey var. Bu ilk gün; gece de iyi uyuyamamışız, bizi çok zorlamıyorlar, daha çok eğitime geçiyor; tabii göle kano ile düşme ve kurtarılma eğitiminin biraz dondurucu olduğunu söylemeden geçemeyeceğim. En keyiflisi Discovery 3 ile tanıştığım an. Önce



Freelander ile aynı engebelerden geçiyorum, sonra Discovery 3 ile, gerçekten inanılmaz. Bazen bu yarışmanın tek amacının bizleri birer Land Rover sahibi yapmak olduğunu düşünmüyör değilim. Ben bu araçlara aşık oldum..

Kamp karşımızda ama arada koca bir göl var

Ertesi gün Orienteering sınavı ile başlıyor gün, ikişer kişilik ekipler, yaklaşık 12 km'lik alan içerisinde belli noktaları koşarak bulacağız, en önce gelen kazanır. Ekip arkadaşım Erman. Hadi Erman diyorum, içimde bir his var biz herkesten önce bitireceğiz bu yarış. Gerçekten de inanılmaz hızlı buluyoruz noktaları, her checkpoint'de (kontrol noktası) tebrik ediyoruz birbirimizi. Aksiliğe bak; GPS'imizin pili bitmek üzere. Yanımda İstanbul'dan bir sürü yedek pil getirmişim, etaba çıkarken almayı akıl edemiyorum, üstelik kimse akıl

edemiyor. Gördüğümüz her yarışmacıya soruyoruz, kimsede yedek pil yok. Bu ne stres Allahım, GPS giderse biz de biteriz. Bir ara organizasyona telefon ile ulaşıp pil isteyim diyorum, bu sefer de yok bu eksi puan olur diye vazgeçiyorum. Erman, "Bırak artık bunu düşünmeyi, koşturmayı konsantre ol" diyor ama atamıyorum ki kafamdan pil düşüncesini. Derken bir de bakıyoruz Finish'e 1 km var; 20 dakikada 1 km'yi çok rahat koşarız diyoruz, yaşasın vaktinden de önce kampa gireceğiz. Üstelik pilimiz de bitmedi. Çok erken sevinmişiz... Kamp karşıda ama ortada koskoca bir göl var, nasıl görmeyiz gölü Erman? Gölün etrafından dolaşırsak yaklaşık 6-7 km. hemen "yüzelim" diyorum Erman'a. "Delirme" diyor, kan ter içindeyiz, göl buz gibi, hipotermi (vücut sıcaklığının aniden 35 derecenin altına düşmesi) tehlikesi diz boyu, üstelik üzerimizdeki kıyafetlerle yüzememe şansımız da var. Beni ikna ediyor, kah koşuyor kah yürüyoruz. Moralim çok

bozuk zamanında kampa varamadık. Ben hala yüzmeliydik diyorum....

Sürüş etabındayız, elimizde yine GPS, belli noktalara ulaşacağız. Araçtan indik koşuyoruz, tırmanıyoruz, tırmanıyoruz. Check point'e ulaşmak için 30 metrelik bir kayadan ipe iniş yapmamız lazım. Allahım harika bir duygu, ben ne kadar şanslıyım, şu an buradayım diyorum (eminim bazıları ne kadar deli olduğumu ve bunu anlamaktan aciz olduğumu düşünüyör)

Kaburgamı kırmışım ama farketmedim bile

Bisiklet etabının olacağı günün gecesi çok rahat uyuyamıyorum. Bisiklet beni korkutuyor. On beş yıldan sonra ilk kez Wattabe'de bindim bisiklete, bu ikinci olacak. 40 km'lik bisiklet parkuru var önümde, korktuğum kadar var, zaten 1. km'de kumda kayıp düştüm, canım



çok yandı, ama ekip arkadaşım Cem'i bekletmemem lazım. 16. km'de daha fazla dayanamayacağım, bıraksam mı acaba diye düşündüm. Hayır bu Özlem'in sözlüğünde yok; hem zaten topu 2 check point daha kalmış. Bisiklet parkurunu tamamladım... Bisikletleri kanonun arkasına bağlayarak kürek çektiğimiz parkuru ve yine bisikletlerle gölün içinde yüzerek karşı kıyıya geçtiğimiz parkuru da. İşte o zaman kendimle gurur duydum. İnsan isterse her şeyi yapabilir dedim, artık kimse duramaz önümde. Sol tarafım hala acıyor, ama doktor bir şey yok diyor, ağrı kesici al geçer. Ertesi gün basın bizimle; yine zorlu bir sürü etap var. Ağrılarımı birlikte tamamlıyorum hepsini, üstelik bir defada bisiklet ile tahterevalliden bile geçmeyi başarıyorum. Ama sanırım en keyiflisi partnerimin talimatı ile gözleri kapalı Free Lander kullanmak. Zaten 4x4 etaplarına bayılıyorum. Gerçekten de iyi şoförlük ve ilgi işe yarıyormuş, araç etaplarını hep yüksek puanlarla bitiriyorum.

Labranda'nın harika bir manzarası var, yarışırken bunu çok fark edemedim, ama bir

yakadan diğer yakaya, ipin üzerinde uçarken (flying fox) gördüm ne muhteşem bir doğanın içerisinde olduğumuzu. Ne tuhaf değil mi pek çok kişi şu anda büyük şehirlerde trafikte sinir oluyor, birbirinden nefret ediyor, ya da işteki sorunlar ile boğuşuyor. Aynı dünyada yaşıyoruz, iki gün öncesine kadar ben de benzer duyguları hissediyordum. Ama şimdi çok farklı, bütün dünyam şu anda yüksek adrenalin etkisi ile hedefe koşmak.

Bu kadar anlattıktan sonra hepiniz yarışın sonucunu merak ediyorsunuz değil mi? Maalesef İngiltere'ye gidecek ilk 3'e giremedim. Aslında bu yarışta gösterdiğim performans ile kazanmayı hak ettiğimi de düşünmüyorum değilim, ancak belki de kısa zamanda arttırmak için çaba verdiğim fiziksel kondisyonum yetersiz kalmış olabilir. Olsun; bu yarış bana harika arkadaşlar ve mükemmel bir deneyim kazandırdı, her şeyden önemlisi kendimi daha iyi tanımamı sağladı. Organizasyonun kusursuzluğu da gerçekten şaşırtıcıydı, torunlarıma anlatacak bu hikayeyi yaşamamı sağladıkları için Borusan ve DSM'ye teşekkür borçluyum.

Bu arada sol kaburgamda kırık varmış ve ben bu kırık kaburga ile tüm etapları tamamlamışım, inanılmaz değil mi? Başta imkansız gibi görünse de kimse yapmak istediklerini ertelememeli. Basın bana sürekli "Evlisiniz, kadınsınız ve bir çocuğunuz var burada ne işiniz var" diye sorup durdu. Çok garip bir soruydu bu... Ne bekleniyordu benden, sırf evliyim diye yaşamı mazide bırakmam mı? Yoksa toplumun benim için belirlediği standart dahilinde yaşamam mı? Hayat es geçilemeyecek kadar kısa, bana tanınan kısıtlı sürede, yaşayabileceğimin en fazlasını yaşamak istiyorum, sevdiğilerimle birlikte. Tüm bu etaplarda bir tanem kızım Aslıhan'ın sözü hep bana moral ve destek verdi. "Anneciğim seninle gurur duyuyorum, çünkü kimsenin annesi senin kadar çılgın değil". Haydi siz de yaşayın hayatı ..." şimdi değilse ne zaman"

Dünyada şeytanı bile şaşırtan tek şey yelkenlidir. Tamamen rüzgara bağımlı bir düzenek olmasına rağmen, rüzgar ne yönden eserse essin, yelkenle canının çektiği yöne gidebilirsin.
Abdurrahman Yazgan

MACGREGOR 26

Yelken seviyorsunuz. Pırıl pırıl gökyüzünün altında uçsuz bucaksız mavi denizde sessiz sedasız özgürce süzülme rüyalarınızı süslüyor.

Ama hız da seviyorsunuz. Suları köpürte köpürte, dalgalardan seke seke ilerlemek, hatta tekne ile su kayağı yapmak heyecanlı ve zevkli geliyor size.

Üstelik tüm bu zevkleri son derece güvenli bir teknede yapmak istiyorsunuz. Belki

yelkenli kullanmayı yeni öğreniyorsunuz, belki ailenizle, dostlarınızla çıktığınız tekne gezilerinde en önemli faktör güvenlik sizin için. Belki tek başına yol almaktan hoşlanıyorsunuz ve kötü sürprizlerle karşılaşmak istemiyorsunuz.

Üstelik hesabıma kitabıma uygun olsun, Marina'ya kiraydı, bakım masrafıydı fazla uğraştırmasın diyorsunuz.

Hani aklınıza ilave istediğiniz başka şeyler

de geliyor da, "artık abartıyorum, tüm bu kriterler de bir teknede olmaz ki" diyorsunuz kimbilir.

Tamam. Tüm sorunlarınız halloldu. Size hem yelkenli hem de motorlu olarak istediğiniz zevki verecek, treylerle her yere taşıyabileceğiniz, yeni öğrenen gruptan bile olsanız tek başınıza kolayca idare edebileceğiniz, üstelik batmayan bir tekne öneriyoruz. MacGregor 26M.

MacGregor 26 senelerdir Amerika Birleşik Devletlerinde seri olarak üretilen bir tekne. Seri üretilmesi ve firmanın sadece tek bir tasarımda uzmanlaşıp, seneler ilerledikçe sadece bu tasarımı daha da mükemmelleştirmek için uğraş vermesi üretim masraflarını minimuma indirmiş. Yani MacGregor 26 temsil ettiği klasmanda bütçenizi sevindirecek bir seçenek.

Tasarımın en belirgin özellikleri fonksiyonellik ve güvenlik başlıklarında toplanıyor. Treyleri ve ana yelkeni ile birlikte satılan tekne, tek kişi tarafından bile denize indirilebilecek şekilde tasarlanmış. Teknenin hareketli yelken direği denize indirildikten hemen sonra bir el vinci yardımı ile kolayca kaldırılabilir, hareketli salması, denizde denge ve güvenliği garanti ederken, karaya çıkarma anında yükseltilecek içeri çekiliyor ve 30 cm derinliğindeki sığ sulara kadar tekneyi yanaştırmak ve kolayca treylere geri yükleme imkanı veriyor. Tabii aynı avantaj denize indirirken de var. Aracınızı deniz kenarına yaklaştırıp treyleri denize soktuğunuzda tekneyi hemen suya indirebiliyorsunuz. Tüm bu işlemler yaklaşık 10-15 dakika sürüyor. Treylerin bir yararı da teknenizi marınada tutmak zorunda kalmamanız ve kara yolunu kullanarak istediğiniz yerde denize indirebilmeniz.

1.155 kg ağırlığında, 7.65 metre uzunluğunda ve 2.40 metre genişliğindeki bu fiberglas teknenin içi dışından daha büyük. 6 kişiyi ağırlayabilecek bir salon ve 2 kamara, uzun gezileriniz için ailenizi ve dostlarınızı bekliyor. Her santimetrekare alan dolap ve raflarla efektif bir şekilde kullanılmış. Arka havuzda kullanışlı dümen dolabı hemen dikkat çekiyor. Üst ve ön güverte bölümleri de daha sıcak günlerde güneş keyfi için ideal.

Kullananlar bilir. Bir motoryat ile istediğiniz hızda gidebilirsiniz ama bir yelkenli ile hız ilk planda beklenen şey değildir. Ama aynı teknede farklı zamanlarda farklı hızların zevkini çıkartmak isterseniz MacGregor 26M size bu şansı veriyor. Yelkenli ile süzülme keyfi ve 22mph. hız sağlayan 50hp motoru ile su kayağı yapma keyfi.

Mac Gregor 26 açık denizden çok iç denizler için tasarlanmış bir tekne. Salma ağırlığı ve direk yapısı bu amaca göre. Ama yine de Uzak Doğuda, Pasifik Okyanusunda charter teknesi olarak turizme hizmet verebiliyor. Tekne yeni başlayanlar için mükemmel bir hazırlık sınıfı. Bu tekne ile çok güvenli bir şekilde yelkeni öğrenebilirsiniz.

Sonrasında da özellikle batmazlığı ile, birinci şart olarak güvenlik arayanların tercihi. Uzun salması denizde dengeyi arttıran ilk unsur. İkiz dümenler de dengeyi arttırıyor. Ama en belirgin özelliği çift cidarlı teknenin içine aldığı su ve kurşun ağırlıkları ile sağladığı denge. Bu tekneyi batırmak ya da batık halde zorla tutmak olanaksız. Yelken direğini kuvvet uygulayarak deniz yüzeyine yaklaştırdığınız durumda bile



birakır bırakmaz tekne hacıyatmaz tekniği ile düz pozisyonuna geri dönüyor. İçi tamamen su bile dolsa en çok üst güverte çizgisine kadar suya batıyor ve bu durumda bile takma motoru yükseltip limana kadar getirilebiliyor. Özel güçlendirilmiş alüminyumdan yapılmış yelken direği esnekliği ile dikkat çekiyor.

MacGregor'u satın alırken ve kullanırken hoşla gidecek detaylardan biri de kendi sınıfında dünyadaki en ucuz tekne olması ve marina maliyeti olmayan bu teknenin bakım maliyeti en düşük tekne olarak tanınması.

Türkiye'ye KDE-MARINE tarafından getirtilen bu tekne ile ilgili bilgileri Berk Çanga'dan aldık.

Aklınıza gelen başka bir soru var mı? Bu teknenin size sunabileceği başka olanakları merak ediyor musunuz? İyisi mi siz bir de siteyi ziyaret edin. Sorularınızın cevabını orada bulabilirsiniz.

ÖLÇÜLER

Uzunluk	7.65 mt.
Genişlik	2.40 mt
Yükseklik	2.70 mt (treyler üstünde)
Direk yüksekliği	9.14 mt.
Ana yelken	15.80 m2
JIB Yelken	12.08 m2
GENOA Yelken	19.14 m2
Toplam ağırlık (boş)	1.155kg
Taze su kapasitesi	19lt.

www.macgregor26.com

Türkiye Mümessili

KDE MARINE

MOTOSİKLETLE İSTANBUL-KATMANDU

Polis eskortu ile Pakistan

Koray Özden
Savaş Balaban

*Koray Özden ve Savaş Balaban
Pakistan'da bambaşka bir dünyaya
girdiler. Toz, sıcak, kum fırtınaları,
çöp içinde sokaklar, derme çatma
dükkanlar, develer, atlar, eşekler,
devamlı gülümseyen insanlar ve
devamlı onları bu insanlardan*

*korumaya çalışan polisler, santim
boş yer bırakılmadan süslenmiş, her
biri birer sanat eseri olağan üstü
kamyonlar, farklı müzikler çalan
kornalar, ne sattıkları belli olmayan
dükkanlarla dolu çarşılar, gürültü,
renk, canlılık. Pakistan.*



Hangi gezegen, hangi zaman? - Savaş Balaban

Sevdiğimiz yolda sevdiklerimizden ayrı
doğuya doğru yolculuğumuza devam
ediyoruz! İran sınır kapısı Mirjayev'den
Pakistan sınır kapısı Taftan'a geçmemiz
iki buçuk saati buldu. Taftan'daki tek
otelde konakladık. İlk 5.000 km'yi geride
bıraktığımızdan motosikletlerimizin
bakımlarını yapıp sabah 06:00 da yola
çıkma üzere kendimizi yataklarımıza zor
attık.

İran'ın Lut ve Kevir çöllerini geçerken şansın
bize ne kadar yardım ettiğini Taftan çölünü
şiddetli rüzgar altında aşarken anladık.
Meğer havada uçan kum yerdeki kadar
masum değilmiş. Kum fırtınasından geçip

Dalbandin'e varınca gerçek bir şok yaşadık.
Ya zamanda ya da mekanda bir tuhaflık vardı.
Burası Dünya'dan bir yere benzemiyordu.
En azından 2005 yılının dünyasından
değildi. Sanki Yıldız Savaşları filminden bir
sahneye bakıyorduk. Etrafında derme çatma
evler olan tozlu bir yol. Başboş dolaşan
keçiler, köpekler, inekler, yaşlı bir adamı
neredeyse sürükleyerek götüren bir eşek,
bisikletlerle ya da eski 70 cc motosikletlerle
oraya buraya giden insanlar. Toz. Yol
üzerinde ne sattıklarını anlayamadığımız
bir sürü eski püskü dükkan. Etrafta hiç
kadın görünmüyordu, insanlar da sanki
uyuşmuş gibi boş bakışlarla yürüyorlardı.
Daha sonraları bölgede alkolün yasak
olduğunu, ama halkın %80'ninin uyuşturucu
kullandığını öğrendik.

Dalbandin'de pompalı benzin istasyonu
yok. Benzin, sokak kenarlarında istiflenmiş
benzin bidonlarında satılıyor. Benzinimizi
tamamladıktan sonra Quetta'ya doğru yorucu
bir yolculuğa çıktık. Zemin çok bozuktuk ve yol
sadece tek aracın geçebileceği darlıktaydı.
Karşıdan bir araç geldiğinde araçlar
durup birbirine yol vermek zorundaydı.
Hava kararırken Quetta'ya vardık. Quetta
Dalbandin'den biraz daha hallice bir şehir.
Aynı tozlu sokaklar, pislik ve karmaşa.
Taftan'daki sevimsiz otel tecrübemizden
sonra bu kez kalmak için şehrin en iyi
otelini sorduk. Otele vardığımızda yeni bir
şok bizi bekliyordu. Gerçek bir 5 yıldızlı bir
otel ve tamamen dolu. Üstelik adam başı
150\$ gibi bir konaklama bedeli istiyorlar.



Otelin bahçesindeki şaşkın halimize acıyan müşterilerden biri özel şoförünü bize daha uygun bir otel göstermesi için görevlendirdi ve bir tam günde bulamayacağımız yere 10 dakika içinde ulaştık.

Pakistan'la ilk tanışmamız "normal" kavramını tekrar gözden geçirmemize neden oldu. Buradaki insanlar için tüm bunlar normal, onlar için karmaşık ve pis olan bir şey yok. Sadece biz farklı algılıyoruz tüm bu yaşıdıklarımızı.

Pakistan Kamyonları : İmaj her şeydir - Koray Özden

Akşam Rickshaw'la egzoz dumanı, yoğun trafik ve kirli çin lokantalarını kapsayan bir Quetta turu yaptıktan sonra yattık.

Sabah yolculuğumuzun 11. günüyü. Multan'a giden yollar hakkında bilgi topladık. Kuzey yolu tehlikeli olduğundan tavsiye edilmiyordu. Güneyden Jacobabad üzerinden bir güzergah çizdik kendimize. Gündüz vakti çarşının bir başka yüzünü gördük.

Pislik ve kargaşa devam ediyordu ama çok renkli insan ve araç görüntüleri vardı. Şu Pakistan'ın kamyonları ve otobüsleri bir alem. İnanılmaz desen ve renklerle baştan aşağı süslü ve boyalı. Demek ki araçların imajı önemli bu memlekette. 320 km sonra Jacobabad'a vardığımızda yine aynı görüntüler karşıladı bizi. Bize uzaylı muamelesi yapıyorlar, çevremiz insan dolu. Kaldığımız otelin güvenliğinden sorumlu zat, ufaklık boyuna bakmadan elindeki değnek kalabalığı dağıtmaya çalıştı. Aman ne yapıyorsun, gerek yok, dedik aldırmadı. Bize kocaman bir gülümseme atıp "görevine" devam etti.

Çarşısı gezerken özel güvenlik - Savaş Balaban

Otelin güvenlik sorumlusu, çarşısı gezmeye niyetlendiğimizde de telaşla beklememizi işaret etti. Polis eşliğinde gezecekmisiz çarşısı. Bizi kimden korumak istediklerini anlayamadık. Pakistan halkı yardımsever, sıcakkanlı ve dost görünmüştü gözümüz.

Polis Eskortu ile yolculuk - Koray Özden

Otelin duvarlarında kertenkeleler dolaşıyordu. Hatta cesur olanları sabah kahvaltımıza katılma girişiminde bulundular. Mutan'a gitmek için yola çıkacakken baktık kapıda bizi bir pick-up içinde polisler bekliyor eşlik etmek için. Bir süre arka arkaya gittik, sonra dayanamadık gazladık. Hop! filan demeye kalmadan onlar da Pick-uplarıyla bize yetişmeye çalıştılar. En azından denediler, ama nafi. Honda Africa Twin yol arkadaşlarımızla, yükümüzü ve bozuk yola rağmen polisleri eklemek çocuk oyuncağıydı. Ama bir işe yaramadı. İlerde telsizle uyarılan bir diğer ekip bizi bekliyordu. Mola verdiğimiz yerde, soğuk gazozlarımızı ikişer ikişer içerken, polislerle sohbet ettiğimizde, güvenliğimiz için bize eşlik ettiklerini öğrendik. Ne güvenliği, kim bize zarar verebilir sorularımıza net cevap alamadık. Ne yapsınlar onlar da emir kulu nihayetinde. Sevimli ve dost canlısı polislerle konuşup resim çekerken, etrafımızda toplanan insanlar kim bilir bizim hakkımızda neler düşünüyordu? Kir ve toz içindeydik ama neşemiz yerindeydi. İyi ki yola çıkmışız ve bu



güzel insanları tanımışız dedik birbirimize!...

Pakistan yollarında ne ararsanız var. At, eşek, deve arabaları, arkası tıka basa insanlarla dolu kamyonetler, tavanı ve arkası insanlarla dolu toplu taşıma minibüsleri, devasa saman yüklü kamyonlar, motosiklet üzerinde 7 kişilik bir aile, çocuklar, gençler... Bunaltıcı sıcakta 470 km yol alıp –tabii ki devamlı değişen polis eskortuyla- Multan’a ulaştık. Otele girince ilk işim, kıyafetlerimi çıkarmadan düşün altına girmek oldu.

Aman annem duymasın! – Savaş Balaban
28 Eylül 2005 Çarşamba günü Pakistan yerel saati ile 13:00 sularında Jacobabad-Multan arasında küçük bir kaza geçirdim. Hemen söyleyeyim; kazaya karıştırdığım diğer motosiklet sürücüsü, ben, ve yol arkadaşım (motosikletim) iyiyiz ve yolumuza sorunsuz devam edebiliyoruz.

Size olur mu bilmiyorum; benim bazen bir şeyleri yapmak gelmez içimden. Mesela akşam yemeğine davet edilmişimdir, ama içimden gelmez gitmem. Tam motosiklete

binme havasıdır, hafta sonu kamp yapmaya yakınlarda bir yerlere gidiyordur sevdiğim arkadaşlarım, havamda değilimdir gitmem. O sabah da yola çıkma havamda değildim ama bu sefer seçim şansım yoktu, yol bizi bekliyordu! Jacobabad’da değil bir gün, bir saat bile kalmak istemiyorduk. Muz, bisküvi, krem peyniri ve ananastan oluşan sabah kahvaltımıza ortak olmak isteyen kertenkeleler de bu kararı vermemeze yardımcı olmuştu.

Öğle saatlerinde artan sıcak, tozla birleşince bozuk yol daha bir çekilmez hale gelmiş, tahammül sınırlarımızı zorlamaya başlamıştı. 40-50 km’de bir sürekli değişen polis eskortunun da ensemize yapışmış hemen arkamızdan gelmesi, sınırlarımızı bozmuştu. Multan’a 260 km kala, çakıl ve topraktan oluşan dar yolda ilerlerken beyazlar giymiş bir Pakistan’lının kullandığı, kağını hızı ile giden bir motosiklete yetiştim. Korna çalmaya başladım ama Pakistan’da korna çalmak, farları yakıp söndürmek gibi hareketlerin dikkat çekme açısından hiçbir faydası yok. Kimse aldırıyor.

Tam ben yanından geçmeye kalkışırken adamcağız benim kornamı dikkate almaya karar vermesin mi? Üstelik yolumdan çekileyim diye Pakistan için gayet doğal bir hareketle sola kaçtı. (Bilmeyenler için küçük bir hatırlatma; Pakistan’da Hindistan ve Nepal’de de olduğu gibi trafik sağdan değil soldan işliyor.) Pakistan’a girdiğimiz ilk gün hız göstergesinin üzerine küçük bir kağıda, trafiğin soldan aktığını hatırlamak için SOL diye bir not yazmıştım, ama reflekslerime bunu kabul ettirmem biraz zaman alıyordu. Tam solundan geçerken adam da sola kaçınca sağ taraftaki çantam ile hızla çarptım! Hemen arkasından yoldan çıkarak, yaklaşık 5 metrelik meyilli yerden aşağıya düştüm ve motosikletim devrildi. Başıma gelenleri kabul etmek istemiyordum. Yola nasıl devam edecektim? Çarptığım motosikletin sürücüsü ne durumdaydı? Zaten hemen arkamızdan gelen polis ile başım belaya girecek miydi? Kazanın şoku ile bağırarak yola çıktım. Adam sol bacağı motosikletinin altında, yola serilmişti, sol kaşından kan fışkırıyordu. Bağıra çağıra adamcağızı motosikletin altından çektim. Neyse ki kırığı çıkığı yoktu. Bu arada Koray ve polisler de gelmişti. Panikle bu sefer benim motosikletimin yanına gidip hasarı anlamaya çalıştık. İlk önce motoru çalıştırmadık, daha sonra gidonun dönmediğini fark ettik ve o zaman dizlerimin bağı çözüldü. Yola nasıl devam edecektim? Motosikletim ne olacaktı? Sakinleşmem sanırım yarım saat kadar bir zaman aldı. Bu arada, hemen gelen polislerden ve benim deliller gibi bağırmandan korktuğunu tahmin ettiğim adamcağız motosikletine atlayıp ortalıktan kaybolmuştu. Neyse ki biraz sakın kafayla inceleyince çok önemli bir hasar olmadığını anladım. Polislerin yardımıyla motosikleti kaldırıp en yakın yerleşim yerindeki akaryakıt istasyonuna gittik. Orada polislerin yaklaştırmadığı kalabalığın bakışları arasında grenajları söküp gerekli düzeltmeleri yaptık ve bantlarla tutturduğumuz grenajlarla yola devam ettik. Toz, ter, sıcak, bozuk yol devam ediyordu ama ben artık önemsemiyordum. Yaralanmadığıma, ortadan kaybolsa da çarptığım adamın iyi olmasına, motosikletimin yürüdüğüne ve yola devam edebildiğime o kadar seviniyordum ki gözüm dünyayı görmüyordu. Sadece böyle bir hatayı yaptığım için kendime kızıp duruyordum. Üzerinden üç gün geçmesine rağmen hala kızıyorum kendime. Acele ettim ve Nasuh’un önerisini dikkate almadım. Ağır ağır acele edin diyordu Nasuh!

O akşam Multan’a vardık ve ertesi gün dışarı çıkıp Honda servisi aramaya başladım. İnanmayacaksınız ama, dünya standartlarında bir servis buldum burada. Enver Bey bu satırları okuyorsanız Pakistan’da 5s Honda bayileri var; sadece buraya özgüymüş. Honda marka motosikletlerin burada popüler olduğu görülüyor. Yol arkadaşımı tekrar gözden geçirip yola hazırladık. Bu satırları yazdığım Hindistan Amritsar’a kadar herhangi bir



sorunla karşılaşmadım umarım yolculuğun sonuna kadar da yaşamam!

Pakistan'ın iki yüzü: Rengarenk çarşı ve toplanmayan çöpler - Koray Özden

Yolculuğumuzun 13. günü ve 6.520 km'sinde Multan'dan Lahor'a gitmek üzere hazırlandık. Savaş bir Honda servisi bulup motosikletini gösterdiği sırada ben de bizim www.yolbizibekler.com sitesine resim ve yazı yüklemek için internet cafe aramaya koyuldum. Yazıları diz üstü bilgisayarında yazıyor, çektiğimiz resimleri de yine diz üstü bilgisayara aktarıyor ve memory stick ile bilgileri internet cafede sitemize gönderiyorduk. Ama gün geçtikçe usb sürücüsü olan internet cafe bulmak zorlaşıyordu. Multan gibi büyük şehirde, sürücüsü olan bir internet cafe bulana kadar epey dolaştım. Malum internet hızı çok yavaş ve PC'ler de eski olduğu için bu işlem 1.5 saatimi aldı! Yolda en çok zorlandığım şeyin motosiklet sürmek değil internet cafelerde beklemek olduğuna karar verdim. Ama arkada bizden haber bekleyenleri

meraklandırmamak için değer. Zaten bizi motive eden o heyecan; yolda olmak, değişik yerler görüp ve değişik tadlar tadıp, sonra da paylaşmak...

Öğlen 'Yol Bizi Bekler' sloganımızla tekrar yola koyulduk. Yol boyunca benzin istasyonlarından benzin alırken, apoletleri ve çifteleri ile asker görünümünde istasyon korucuları dikkatimizi çekti. 365 km sonra Lahor'a vardığımızda hava kararmıştı. Bir otel bulup yerleştik.

Ertesi sabah ilk olarak tarihi yapı olan Lahor Fort'u gezdik. Daha sonra meşhur çarşısına gittik. Çarşayı dolaşırken Pakistan'ın bol renkli ve sesli görüntüleri bize eşlik ediyordu. Rengarenk dükkanlar; sokaklardaki satıcılar, her yerden gelen müzik, otobüslerden çıkan hem melodik hem abartılı o acayip korna sesleri. Hava kirliliği hat safhada; nefes almakta bazen zorluk çekiyorduk. Her yerde çöp yığınları var ve hiç çöp toplandığını görmedim. İnsanlar buna alışık ve hiç de şikayetçi değiller. Buranın hayatı ve renkleri

böyle. Pakistan'a geldiğimizden beri yemek için Mc'Donald's, KFC, Pizza Hut gibi yerleri tercih ettik hep. Henüz yerel bir şeyler yemeğe cesaret edemedik. Neyse ki şu ana kadar bir sağlık problemi ile karşılaşmadık. Burada olmaktan ve bu güzel insanları tanımaktan ve yaşamlarına şahit olmaktan da pek keyifliyiz. Bundan başka ne isteyebiliriz Bu arada söylemeden edemeyeceğim; her yerde Honda markasını görmek mümkün. Motosiklette ve otomobilde buraya Japonlar sağlam el atmış...

Artık yeterince gezip gördükten sonra saat öğlen 12'de otele dönüp eşyalarımızı topladık. Heyecan bu sefer daha farklıydı. Çünkü her zaman merak ettiğimiz Hindistan'ı görecektik. Hindistan'ın yolları bizi bekler...



2006'DA HEDEFİMİZ DAHA BÜYÜK YOLSUZLUKLAR!!!

Ümit Çukurel

Tamam tamam şaşırmayın. Biz yolsuzluğu seven bir grubuz. 2006 da tabii ki yolsuzluklar olacak. Ve tabii ki tahmin ettiğiniz gibi, bahsi geçen parasal bir yolsuzluk değil, yolu terk edip kaybolmaktan kaynaklanan bir yolsuzluk.

İşte koca bir yılı daha geride bıraktık; hafta sonlarını kovalamaktan mıdır bilinmez, maalesef çok da hızlı geçti. Geçtiğimiz yıl Land Rover Owners Türkiye için de son derece verimli ve hareketli oldu denilebilir. Zor off-road gezileri, piknik ve kamplar ile 2005'i iyi bir şekilde değerlendirdik .

Kurulduğu gün ile geldiğimiz noktayı karşılaştırdığım zaman LROTürkiye olarak bayağı güzel bir mesafe aldığımızı görüyorum. 75 kişiyi aşan birliktelik ve bunlardan daha önemlisi %50'yi aşan aktif katılım, İstanbul'un yanı sıra İzmir, Ankara ve Antalya'da da şekillenmeye başlayan büyüme ile, LROTürkiye'nin yakın bir gelecekte Türkiye'de off-road konusunda ve belli bir marka üzerine uzmanlaşmış en büyük topluluklardan biri haline geleceği tartışılmaz.

2006 yılı içerisinde, LROTürkiye grubu web sitesi olan www.lroturkiye.org adresini profesyonel destek alarak daha kullanıcı odaklı bir hale getirmeyi düşünüyoruz, bu konu ile ilgili çalışmalarımız bütün hızıyla devam ediyor. Bu arada Land Rover araçlar veya yazılarla ilgili aklınıza takılan konularda sormak istediğiniz sorular için umit@discovery-tr.com e-posta adresimi de kullanabilirsiniz; elimden geldiği kadar sorularınızı yanıtlamaya çalışırım. 2006'da, uzun zamandır hep sözünü ettiğimiz, ama hiçbir zaman hayata geçiremediğimiz rutin haftalık toplantılar gerçekleştirmeyi umuyoruz, hiç olmazsa daha sık görüşebilmeyi. LROTürkiye gezilerimiz, her geçen gün daha kalabalık olmaya başladı, bu konuda da bazı düzenlemeler yapılması artık kaçınılmaz bir hal almaya başladı. Ne güzel aslında bütün

bunlar büyümenin getirdiği tatlı uğraşlar. Kurulduğumuz ilk zamanlarda arka arkaya 3 tane Land Rover'i bir araya getirebildiğimiz zaman büyük bir olay oluyordu, bugün gerekirse bir günde iki ayrı sınıf gezi organize etmeyi konuşabiliyoruz.

2006 yılının bu ilk yazısında konuyu biraz geniş tutup geçen yılın özetini ve gezilerimizden derlediğim, ama daha önceki sayılarda yayınlanmayan resimlerin bulunduğu bir yazı hazırlamaya karar verdim; hem de bu sayede sizlere LROTürkiye'den de bahsetmiş olurum diye düşündüm.

Bu arada yaptığım parmak hesabına göre bu ay 4X4 Freelife Dergisinde 18. yazım olacak, devamı da sevgili patronçelerimin taktirine kalmış herhalde.



Geriye dönüp de geçen seneye şöyle bir baktığımız zaman, Maşukiye Kartepe, Polonezköy ve kar altında Belgrad Ormanı gezintileri aklımızdan hiç çıkmayacak gibi; Göynük ve Bolu kamplarını söylemeye bile gerek yok, umuyorum ileride bunların devamı da gelecek. Fransız misafir ekiplerinin gezi yolları üzerinde Türkiye’de LROTürkiye ile beraber vakit geçirmesi yine bizim için kolay kolay unutulmayacak olaylar. Bu tür ziyaret ve kaynaşmaların Türkiye’nin yurtdışında tanıtımı ve gelenlerin Türkiye hakkında olabilecek muhtemel ön yargılarını yok etmek açısından çok önemli olduğunu düşünüyorum. Bu konuda da son derece başarılı olduğumuzu düşünüyorum; özellikle Utku ve Hakan’a bu konuda verdikleri destekten dolayı çok teşekkür ediyorum.

Aslında geziler sırasında en çok keyif

aldığımız olay, işin yemek kısmı oluyor gibi; mola verdiğimiz anda herkeste ciddi bir ateş yakma telaşı başlıyor. Son zamanlarda, genellikle Reha ve benim getirdiğimiz, yanması kolay hazır mangallar için “abicim son zamanlarda malzemeden çalışıyorlar, kömür az, yetişmiyor!!!!” konulu hayıflanmalar ve Hüseyin’in bizimle bu hazır mangallardan dolayı dalga geçmesi en çok gündemde olan olaylar. Bolu Kampını unutmayız dedik ama o gezide de çadırların yanında bulup da yerleştiğimiz yemek çukuru ayrı bir neşe kaynağı olmuştur. Gecenin ilerleyen saatlerinde hem rüzgarı kesmesi, hem de tam bize göre boyutları ile resmen LROTürkiye mutfağı haline gelmişti.

Geçen ay benim kişisel gündemimdeki en önemli konu lastikti. Araziye girmeye başladığım günden bu yana her zaman sıkıntısını yaşadığım, aradığım ölçü ve

modelde lastik bulamama problemi çamur desenli lastiklerimi yenilemem gereken geçen ay boyunca belki de bir numaralı sıkıntımı oluşturdu. Yabancı dergileri okurken, aralardaki lastik ilanlarında sergilenen envai çeşit ve ebat lastikleri gördüğümüz zaman hangimizin ağzının suyu akıyor ki? Bizim piyasaya baktığımız zamansa, son derece kısıtlı tiplerde ve de olsa aradığımıza en yakın geleceğini düşündüğümüz ebatlarda lastikleri almaya mahkum oluyoruz. Eminim, çok beğendiğiniz bir takım lastiği her türlü maddi külfetine katlanarak ithal etmeye de kalksanız, bu sefer bir iki ithalatçı firmanın engellemesiyle karşılaşsınız. Bakalım biz sıkıntımızı nasıl gidereceğiz?

Geçtiğimiz aylarda Çatalca’ya gerçekleştirdiğimiz tarihimizin en kalabalık gezisini hatırlayacaksınız; işte 2005 yılını, böyle geniş bir katılım ile belki sezonun en



yağmurlu gününde ciddi bir off-road gezisi yaparak kapattık. 2005 kapanış gezisine, uzun zamandır görmediğimiz kadar sıkı bir yağmur altında ama yine her zamanki gibi Bahçeköy'de börekçide buluşarak başladık. Tam gezi öncesi Cuma günü Defender'imın debriyajında yaşadığım problem nedeni ile uzun yıllardır ilk defa bir aktiviteye arabasız katılmak zorunda kaldım; fakat ne yalan söyleyeyim, böylesi de çok zevклиymiş. Bütün Pazar gününü Sinan Bey'in V8 Defender 110'unda sağ koltukta, ara sıra aşağı inip yardım ederek geçirdikten sonra, hiç alışık olmadığım bir biçimde, dönüşte de sabah börekçinin önünde park ettiğim tertemiz Disco'ya binerek evime ulaştım.

Şaka bir yana, yağmur çok uzun sürdü ve ara sıra da şiddetini bayağı bir arttırdı. Grup her zamanki gibi kalabalık ve çeşitli modifikasyonlarda Land Rover'lardan

oluşuyordu. İlk giriş yaptığımız bölgede orman bu kadar kalabalık bir gruba geçit verecek gibi değildi. Bu yüzden istikamet değiştirmek ve hatta standart araçları geride bırakmak gerekti. Sonrasında nispeten daha kolay bir yola girdiysek de tahmin edeceğimiz gibi, devamlı yağın yağmur normal yolu bile çok rahatlıkla zor bir engel haline getiriyordu.

Bu şartlar altında, yer yer araçları vinçleyerek, bazen de iterek ancak akşamüstü kendimize durup yemek yiyebilecek bir köşe bulduk. Bulduğumuz, ağaç direkleri üstünde naylon küçük bir çardaktı. Biz 12-13 m2'lik bir alana yaklaşık 30 kişi sığdı o alan içerisinde -yanlış hatırlıyorsam- 3 tane mangal yaktık. Eh günün gerisine baktığınız zaman ittiğimiz dizel Land Rover'ların egzoz dumanını soluyup, yemekte de ızgara dumanı ile tutsülendikten sonra o Pazar günü için çok

da sağlıklı bir iş yaptığımız söylenemez.

İşte koca bir yıl böyle geçti, kimine göre göz açıp kapayıncaya kadar, kimine göre de çok uzun sürdü. Umarım 2006 yılı, "gelen gideni arar" bir şekilde değil, "yeni bir sene, yeni bir heyecan" psikolojisi ile bol kazançlı, sağlık dolu ve bol bol off-road'lu geçer. Bu arada unutmadan, koca bir tatil yaklaşıyor, muhtemelen bir çoğumuz bu zamanı hobilerimizi yerine getirerek değerlendireceğiz. Herkese bol çamurlu bir Ocak ayı ve iyi bir bayram tatili diliyorum. Beni sorarsanız eğer, bu sefer birazcık ıslanayım diyorum, ama son dakika neler getirir bilinmez.

Bir Isırık Macera:

KURABIYE YARIŞI

Caner Odabaşoğlu
caner@maceraakademisi.com



Macera deyince aklınızda ne canlanıyor?
Benim için macera tehlike değil, sadece bilinmeyene, belirsiz olana zorlu bir yolculuk. O yüzden macera yarışlarına katılmaktan keyif duyuyorum. Macera yarışının kişiyi test etmesi gerektiğine inanıyorum. Kendimi geliştiriyorum, yenileniyorum. Sınırlarımı tanıyorum; ne kadar dayanabilirim ve nerede durmalıyım?



Kurabiye'nin macera ile ne ilgisi var dersanız, kesinlikle çok alakalı. Dışarıdan bakan normal bir vatandaş için macera yarışı belki biraz dikkat çekici olabilir ama kesinlikle çılgınca bir şeydir. Düşünün bir kere: Hangi akıllı-selim adam soyu saatlerce koşar, bisiklete biner, çalı çırpıda her tarafını çizer, kaybolur, iplerle uçurumlardan iner, dalgalarda kürek çeker ve bütün bunları rüzgara, yağmura, -hatta- fırtınaya karşı yapar? Üstüne üstlük bunu yapmak için gider özel malzemeler alır, pahalı bisiklet kullanır. Bunlar da yetmez, bir de para verir bu yarışa katılmak için.

O zaman şu soru gelir: Niye yapar bunu? Ne veriyorlar kazanana?

Büyük sponsorlu özel yarışlar dışında, bu sorunun tek bir yanıtı vardır: Madalya; basit gazoz kapağı madalya... Birçok kişi için bu cevap sizin deli olduğunuzu tesciller.

Bazı keyifler vardır, ulaşmak için çok acı çekersiniz. Sonuçta mutluluğunuz daha fazla olduğu için katlanırsınız. Off-road yapan için kendini vinçle kurtarmak, dağcı için şiddetli soğuk ve rüzgarda sırt hattında ilerlemek, bir anne için çocuğunun gülümsemesi. Kendimi saatlerce yorup zorladıktan sonra beni ne

mutlu eder? Güzel bir içecek, lezzetli bir yiyecek, iyi bir uyku. Kurabiye fikri burada oluştu: Birinciye kurabiye!

... Kurabiye Macera Yarışı dört temel spor branşını yapmayı gerektirdi: kros koşu, dağ bisikleti, ip inisi ve yarışın tamamında oryantiring. Parkuru tasarlarken en hızlı ekip için 5-6 saat, en yavaşlar için 8-10 saat bitirme süresini amaçladık. Ayrıca adil bir yarış olması için bisiklet ve koşu etaplarını eşite yakın, yön bulmayı da kolay planladık. Katılanların aşırı zorlanmadan aşacakları bir tempo ile bir çok etabı dolaştık. Rotanın güzel manzaralı olmasına dikkat ettik.

Böylece herkesin katılabileceği bir yarış parkuru hazırladık. Sıra geldi yarışmacılara. Herkese göre kategoriler açtık: İsteyenler dört kişilik takımlarla, isteyenler iki kişilik takımlarla katılsın istedik. Hatta, bayanları özendirmek için 2 kişilik takımlarda cinsiyet dağılımına göre de kategoriler açtık.

Kayıtlar gelmeye başladıkça heyecanımız arttı. Yarış yaklaşırken hazırlıklar iyiye, hava tahmin raporları kötüye gidiyordu.

Kömürcü Bendi, 19 Aralık 2005: Yarış sabahı...

İstanbul'da yağmur ve soğuk hakimken Belgrad Orman'ında dünya alt üst olmuştu: Göller dolmuş bentlerden taşıyor, dereler kabarmış piknik alanlarını sel basmış. İlerleyen saatlerde araçların her yere gidemeyeceğini önceden haber veriyordu.

İptallere rağmen 44 yarışmacı topluca çıkış aldı. İki kişilik T2 kategorisinde 14, dört kişilik T4 kategorisinde 4 olmak üzere, toplamda 18 takım halinde başlayan yarışta 8 bayan katılımcı ter döktü.

Yarışmacılar ellerindeki haritalar ile ilk önce orman içinde bisiklete bindiler. Çamurlu



ve iniş çıkış gerektiren bu etaptan sonra Zekeriya Köy'deki eski kaleye ulaşan takımlar ana yoldan Kilyos'a devam ettiler. Ormandan çıktıktan sonra rüzgar acımasızca ısılarını çalmaya başladı. Kilyos'ta çakar fenerin bulunduğu buruna varan takımlar burada ip inişi istasyonuna geldiler. Çoğu ekip daha kuru ve ılık bir hava için giyindiği için buraya varmadan güç ve morallerini kaybettiler.

Katılmanın bile ciddi bir irade gerektirdiği yarışta 12 takım Kilyos'taki ip inişi istasyonuna kadar geldi. 7 takım ip inişi yaparak yarışa devam ettiler.

İp inişini yaptıktan sonra ortalama iki saat süren koşu etabını bitirip tekrar bisikletlerini alan ekipler bu sefer Gümüşdere - Ayazma

güzergahını takip ederek ormana doğru çıktılar. Çamur ve yağış ile biten frenler yüzünden riski artan asfalt sürüşünü geçip Ayazma yokuşuna geldiklerinde ise toprak yoldan akan nehre karşı pedal bastılar.

Bu zorlu koşullarda finişe kadar ulaşan takım sayısı 5 oldu.

En hızlı ekip öngörülen bitirme süresine (5-6 saat) çok yaklaştı, son bitiren ekip geç bitirme tahminimizin (8-9 saat) biraz dışına taşdı. Hava koşulları göz önüne alınınca kesinlikle normal!





Sonuçlar:

T2 -1. süre: 6.35 Combat Divers

(İrfan Altuntaş-Hakan Çalışkan)

T2 -2. süre: 7.38 Evli ve Çocuklu

(Ayşin-Alptekin Başkır)

T2 -3. süre: 8.43 Dark Team

(Cem kandemir-Tolga Çimen)

T4 -1. süre: 9.47 Touareg Türk

(Ali Rıza Bilal - Bahadır İşseven - Barış Öztürk

- Bakiye Duran)

T4 -2. 9 süre: 55 Cool

(Mehmet Ünal -Ali Kılınç- Hikmet Başkır -

Şengül Sağlamdemir)

www.maceraakademisi.com

Cennete açılan yollar: **SKYDİVİNG BRANŞLARI**

Volkan Şekerci



Yüzyıllar önce savaşçılar, kutsal saydıkları şey adına ölümün ve kanın gerçekliğiyle sınanmadan önce toprağı, kollarına ve ayaklarına sürer, daha sonra da koklarlarmış...

Kutsal sayılan yer, saklandığımız mabet ya da özlediğimiz oyun bahçemiz; su, hava ve toprak...

Gökyüzüne uzaktan bakıp, rüzgarı koklamak ve “sonsuzluğun kapılarının yukarılarda olduğunu bilmek” gerçekliğiyle sınanmadan önce, bu kansız savaşta insanoğlunun tek düşmanı var: Kendisi !

Yöntem:

Herkesin bir yolu vardır hayatta, karada suda ve gökyüzünde. Skydiving branşları da, kişiliğin gerçekliğe kavuştuğu oyun alanıdır. Ve oyunun yaramaz çocukları için o oyun alanı her zaman cezbedici olmuştur...

Rüzgarı paylaşanların oyun/savaş alanı: Gökyüzü

Yolları seçmek, hayatta alınmış/kazanılmış en özel yeti. Bunun bir sonraki aşaması, yapılan yol tercihinin göre “bir yaşam standardı seçmek ve onu yaşamak” kısmı. Bunun mümkün olduğundan sonraki diğer aşama ise, rüzgara dokunma zamanı !

Teknik etkileşimle paraşütcülüğün gelişimi:

Söz konusu olan, limitlerin kişilere göre değiştiği bir spor olunca, rekabet de o oranda hararetini artırıyor. Yıllar içindeki teknik gelişimle birlikte uzay çağını yaşayan serbest paraşütcülüğe, bu gelişime paralel olarak yeni branşlar eklendi. 90'ların içinde snowboard'la gökyüzünde “Skysurf” yapmayı öğrendi insanoğlu. Bunun yaratıcısı Patrick De Gayardon, aynı zamanda günümüz paraşütcülüğünün en büyük nimetlerinden olan, “Wingsuit”i de hayata geçiren kişilik oldu. Bu sırada Patrick boş durmadı, denenmemiş ne kadar uç düşünce varsa hayata geçirmeye çalıştı. Hatta Nasa astronotlarının “kurtarma sistemleri” üzerine çalışmaları sırasında üst atmosfer katmanlarından yapılan yüksek irtifa paraşüt atlayışlarından sonraki ilk sivil rekoru da kırdı. 41.650 feet (12.650 metre) gibi bir yükseklikten, hiçbir oksijen desteği almadan yaptığı başarılı atlayış hala hafızalardaki özel yerini koruyor.

Teknik gelişmeler, paraşüt sporunu daha da kapsamlı hale getirdi. Doğrudan etkisi olmadığı elbette ama pasif etkileşimleriyle katkısı oldukça fazlaydı. Otomatik açma cihazları* olan AAD'ler (CYPRES – CYbernetic Parachute Rescue Ejecting System), güvenlik limitlerini bir üst seviyeye taşıdı. Kanat paraşütlerin giderek aerodinamik olarak geliştirilmesi ve zaman içinde boyutlarının da buna eşdeğer oranla küçülmesi, daha fazla hareket kabiliyeti kazanan paraşütçülerin, daha özgürce ve rahatça vücut kombinasyonları denemelerine de ön ayak oldu. Geçmişte yapılması zor olan head down düşüş (baş aşağı), küçülen harness'lerin (kuşam kısmı) hareket kabiliyetini artırmasıyla daha kolay yapılmaya başlandı. Freefly branşı bu zamanların gelişiminde kazanılmış en verimli branştır aynı zamanda. Çünkü freefly branşında 3 eksenli hareket kombinasyonları (head down, sit-fly, stand up ve bunların varyasyonları) esas alınır.



Freefly

200km/h'ye ortak olmak, F1 yarışını izlemeye benziyor.

Tek farkla... Burada motor, yer çekimi !

1. Formation skydiving (FS); Eşli çalışma
2. Canopy formation skydiving (CFs, CRW); Açık paraşütle eşli çalışma
3. Accuracy/Style; Hedef / Stil
4. Freestyle
5. Skysurf
6. Freefly
7. Swooping

Freefly, skysurf, CFs, Freestyle ve FS, Serbest düşüş temelli olan skydiving branşlarıdır. Bu branşlarda, atlayış yapan paraşütçülerden birisi (yani takım + kameraman), kaskına monte edilen bir kamerayla çekim yapar ve hakemlere bu görüntüleri, atlayışın ardından teslim eder. Hakemler daha sonra bu görüntüleri değerlendirmeye alarak puanlama işlemini gerçekleştirir.



Freestyle

Swooping: “Speed, distance and accuracy” – “Hız, mesafe ve hedef”

Swooping

Paraşütcülükte genellikle kişisel branşlar daha çok, tekniğe dayalı branşlar olmuştur. Ama kişisel branşlar, zaman içinde hız potansiyelini de arttırmıştır. Özellikle uçukluk sıralamasında dünyadaki en'ler nitelendirmesinde önde giden ve son yılların en yeni branşı olan swooping'e ait birkaç özel notu paylaşmak yerinde olur.

Swooping yarışmalarının amacı, “canopy piloting”i, yani paraşüt kullanma becerisini temel alır. Diğer 2 benzer branşta da aynı beceri istenir yarışmacılardan. Bunlardan ilki accuracy (hedef), diğeri de CFs'dir. Ama Hedef, Swooping'e daha yakındır. Birisi yavaş çekim, diğeri de en hızlı hali gibidir. CFs'de paraşütçüler açık paraşütlerle grup halinde, belirlenen süre içinde en fazla rotasyonu yaparak puan kazanmaya çalışır.

Hedef'te ise paraşütçü bireysel yarışır. Minimum 3, maksimum 5 kişilik bir takım olarak atlayış gerçekleştirilir ancak, yarışma sonuçları “takım” ve “ferdi” olarak değer görülür. Hedef'te inilmesi gereken hedef



noktası, 50 Ykr büyüklüğündeki ufak bir noktadan ibarettir. Amaç da bu sıfır puan olarak belirlenmiş noktaya inmektir.

Swooping, “Hedef”in 80 kere hızlandırılmış versiyonu gibi de değerlendirilebilir. Birisi noktaya inişi, diğeri de “en uzun mesafe kat etme”yi amaçlar. Paraşüt gibi motoru olmayan bir hava aracının uzun mesafeler boyunca yere paralel gitmesini sağlamak için de, iniş esnasında paraşütün dalışa geçmesi sağlamak, böylece hızlanmasını sağlamak gerekir (hook turn). Swooping’de paraşütçü; performansı yüksek, çok hızlı ve boyut olarak da küçük paraşütler kullanır. Bu branşta yere iniş hızı, 180 km’yi geçebilmektedir. Bu yüzdendir ki swoop yarışmalarında ilk temas suya olur...

Serbest düşüşün tanrıça ve tanrıları:

Balmumundan kanatları yoktur paraşütçülerin. Sırtlarındaki paraşütleriyle, gökyüzünde tutunmayı ve günün birinde gökyüzünün onları taşımayacağı günü bekleyerek sürdürürler atlayışlarını.

Tüm bunları yapmak, rüzgarın dokunuşlarıyla mümkün... Amaç, sırtta bulunan bir paraşütle atlayış yapmak değil, en iyi olduğunu göstermek. Tanrı’nın paraşütçüler için

tasarladığı, özel oyun parkına giriş herkese açık. Burada yolları belirlemek, rüzgarın içindeki senaryoyu seçmek, paraşütçüye kalmış bir seçim. “Sadece atla” ya da “en iyi için savaş”.

Gökyüzünde, cennete açılan kapılar olduğunu bilmek ve bu kapıları her gün meleklerin de kullandığını bilmek, daha özel kılıyor rüzgarın içindeki her faaliyeti. Sıradan olmamak için seçilen bir hayat tarzında, sıradanlaşmak kadar sınırlar koyan, insanı aşağılayan başka bir şey yok! Kişinin kendi özlüğünü ve benliğini aşabilmesi, özgürlüğünü en farklı olabilmekle sinamasına bağlı. İşte bu anda ortaya çıkıyor, kişinin tek rakibinin kendisi olduğu gerçeği. **Sınırlar, sadece rakamların “olmaz” dediği, ama ruhun kaçmayı istediği yoldur.** Skydiving yoldur, ruh ise farklı yollarla bunu tecrübe etmek ister.

Bazen gerçekten cennete ulaşmak, sadece meleklerin yolundan gitmek demektir. Bazen de sağ omuzdaki meleğin sonsuz fısıltısını dinlemek için, yolda en iyi olmak ve “hayattaki bütün saçmalıkları kesip atmak” gerekir (cutaway). Sadece meleğin fısıltısını hala duyabilmek için... Sonsuza kadar bekleme ihtimali olsa bile.

Yeni yıl, içinizdeki potansiyeli ruhunuzla yaşama gücünü ve fırsatını size versin... Kendinizi açığa çıkartmanız dileğiyle, İyi seneler ...

“exPOSE Yourself!”



(* paraşütçü, paraşütü açmak için hiçbir müdahalede bulunmasa bile barometrik basınca göre yere 750 feet kala otomatik olarak yedek paraşütü açan sistemin adı)

VARADERO ADVENTURE

10.200 km = 10.200 €

Geçtiğimiz sene Paris-Dakar yarışında geçirdiği bir kazada kaybettiğimiz Meoni'nin anısı hafızalarımızda henüz yeniyken, iki motosiklet sürücüsü, Meoni'yi bambaşka bir şekilde anmayı seçtiler. Meoni'nin Dakar'da kurduğu bir vakfa gelir sağlayabilmek ve eğitim çalışmalarına devam etmesini sağlamak için Dünyanın motosikletle ulaşılabilen en kuzey noktasından Honda Varadero'ları ile başlattıkları yolculuğu Dakar'a kadar sürdürdüler. Aşılan bu muazzam mesafenin farklı iklim şartları, değişik maceralar, meydan okuma dışında bambaşka bir anlamı daha vardı ekip için. Tüm yolculuk boyunca aşılan her kilometre için Meoni'nin hayalini kurduğu merkeze 1€ aktarılacaktı.



Yer: North Cape, Dünyanın motosikletle ulaşılabilir en kuzey noktası.
Hedef: Batı Afrika ve Yengeç Dönencesi arasında kalan Dakar.
Toplam aşılacak mesafe: 10.200 km
Maceracılar: Salvatore Pennisi ve Alfredo Speranzoni ve Honda Varadero motosikletler.



Fabrizio Meoni'nin trajik ölümü özellikle motosiklet tutkunlarını yasa boğmuştu. Bir çok Paris-Dakar yarışında şampiyonluklar kazanan Meoni'nin fazla kişinin bilmediği bambaşka bir yönü de vardı. Hayatında çok özel yeri olan Dakar için bir girişimde bulunmak, Dakar'ın kendisine kattığı şeyler kadar Dakar'a bir şeyler katmak arzusundaydı Meoni. Bu amaçla 2001 senesinde, o yöredeki gençlere eğitim olanağı sağlamak için Rahip Arturo Buresti ile Dakar'da "Associazione Solidarieta in Buone Mani" isminde bir okul kurmuştu. Meoni'nin kurduğu organizasyon bu sene yine Dakar'da "Arts & Professions" adlı bir merkez oluşturdu. Amacı gençlere mesleki eğitim vermek olan bu merkezin yaşamını sürdürmesine katkıda bulunmak için iki motosikletçi çok cesur bir proje başlattılar. Dünyanın bir ucundan diğerine 10.200 kilometre kat etmek ve aşılın her kilometreyi Meoni ve okulu için desteğe dönüştürmek.

Bu girişimin ilginç bir detayı aslında motosiklet sporu ile uğraşan kişilerin nasıl büyük bir ortak paydaya sahip olduklarını kanıtlıyordu. Bir KTM sürücüsü olan Meoni için gerçekleştirilen bu büyük destek yolculuğu, Honda Varadero'lar tarafından yapılıyordu.

2005'in son aylarında Honda 1000cc'lik çift silindirlili Varadero'ları ile toplam üç maceracı dünyayı kuzeyden güneye doğru kat etmek için yola çıktılar. Ekibin iki üyesi hep sabit kalıyordu. Pirelli yöneticilerinden Salvatore Pennisi ve serbest gazeteci ve doktor Alfredo Speranzoni. Üçüncü motosikleti kullanan ekip üyesi ise değişti. Rota üzerindeki Avrupa ülkelerinde, Norveç, İsveç, Almanya, Hollanda, Belçika, İsviçre, Avusturya, İtalya, Fransa, İspanya'daki Honda yöneticileri bir bayrak yarışı halinde motosikleti birbirlerine teslim ederek macerayı ve gururu paylaştılar. Afrika kıtasında ise Marakeş'e kadar Christophe Baillien (Honda Motosiklet Avrupa birimi yöneticisi) ve Marakeş'ten sonra, Cezayir, Mauritania ve Senegal'i geçerek Dakar'a kadar ise Carlo Fiorani (HRC Avrupa temsilcisi) ekibin üyesi oldular.

Yolculuk İskandinav yarımadasında North Cape'den başladı ve Batı Afrika'da Yengeç Dönencesi ve Ekvator arasında kalan Dakar'da son buldu. Ekip, Kuzey Avrupa'nın otoyollarından başlayarak güneye doğru giderek değişen iklim ve yol koşullarında indi. Büyük Sahra'yı geçerek Senegal Savanına uğrayan ekipler Dakhla'dan Mauritania sınırına kadar 500 km benzinci olmadan yol aldılar. Yol zorluğunun yanı sıra savaştan kalmış ve henüz temizlenmemiş

mayınlar sebebiyle de oldukça tehlikeliydi.

Toplamda 10.200 km kat eden ve maceralarını dondurucu soğuktan çöl rüzgarlarına taşıyan ekip yanlarına hiçbir destek almamayı seçti. Sadece birer set lastik ve bir takım kıyafetle yola çıkan ekip yolculuklarının sonunda hem motosikletçi dayanışmasının altını çizmiş oldu hem de Meoni'nin hayalini gerçekleştirmek için 10.200 € katkıda bulundu.

1100 km	Cape North – Mo i Rana
1230 km	Mo i Rana – Östersund – Göteborg
	Göteborg – Kiel Gece feribotla atıldı
765 km	Kiel – Amsterdam – Liege
740 km	Liege – Basel – Avusturya sınırı
787 km	Avusturya sınırı-Bozen – Briancon
717 km	Briancon – Barcelona
800 km	Barcelona – Malaga
335 km	Malaga – Algeciras – Ceuta
	Ceuta – Marakeş
420 km	Midelt- Errachidia – Goulmima – Tinerhir
	– Boumalne Dades Dades Kanyonu) – Ouarzazate
400 km	Ouarzazate – Ait Benhaddou – Tazenakht
	– Taliouine – Igberim – Tafraoute
500 km	Tafraoute – Bouizakarne – Guelmin
	– Tarfaya :
608 km	Tarfaya – Laayoune – Boujdour
	– Ehtoucan – Dakhla :
406 km	Dakhla – Nouadhibou :
550 km	Nouadhibou – Nouakchott
570 km	Nouakchott – Dakar



KIŞ LASTİĞİ: RİSK YÖNETİMİ KAR ZİNCİRİ: KRİZ YÖNETİMİ

Kriz durumunda çözüm aramaya uzmanlar kriz yönetimi diyorlar. İyi bir kriz yönetimi krizi en az zararla atlatmanıza yardım eder. Ama bunun bir de daha iyisi var. Krizi oluşmadan engellemek için çalışma yapmak. Uzmanların buna verdikleri ad, risk yönetimi. Depremden sonra kurtarma çalışmalarının organizasyonu kriz yönetimi ise depremde yıkılmayacak binalar yapma ve bilinçli insanlar yetiştirip depremde kurtarılabilecek kişi sayısını en aza indirme de risk yönetimi. Ortak görüş de iyi bir risk yönetimi ile kriz yönetimine gerek kalmayacağı. Gelelim kış şartlarında karşılaşmamız muhtemel “yol” krizlerine. İlk akla geleni kar ve lastiklerimiz. Hangisi daha iyi dersiniz, kar yağdığında zincir takıp anı kurtarmak mı yoksa kış gelince lastiklerini ortama uydurup kötü sürprizlerden korunmak mı?

Kış lastiği risk yönetimidir, kar zinciri ise kriz yönetimidir.

Risk Yönetimi riskin denetimi ve yönetimi anlamına gelir. Risk yönetiminin öngörmediği ya da yetersiz kaldığı durumlarda “kriz” ile karşılaşırsanız bu yüklü bir stres anlamına gelir. Tabii ki her krizin bir çözüm şekli vardır. Ama kış şartlarında araç sürüşünden

bahsederken olası krizler kar ve buzlanma ise, gerilim yaşamaktansa önlem almak daha mantıklı görünüyor.

Kışın mevsim normallerinin 7°C'in altında sıcaklıklar öngördüğü iklimlerde trafikte seyreden tüm araçların kış lastiği uygulamasına geçmesi bu tarz bir krizi

engellenecek yöntemlerin başında gelir. Özellikle ambulans, itfaiye, belediye, polis, okul servisi, taksi gibi sosyal görev yapan araçların kar yağmasını ve yolların buz tutmasını beklemeden kış lastiği takmaları ve araçta “kış donanımı” (Kar zinciri, takoz, don önleyici sıvı vs) bulundurmalarını iyi bir risk yönetimi olarak değerlendirebiliriz. En son



are olan “kar zinciri”nin takılması ise klasik bir “kriz yönetimi”dir.

Kışın mutlaka kış lastiği kullanılmalı, gerektiğinde kar zinciri takılmalı

Kışın kar yağmasa, yolda buzlanma olmasa, araç 4x4 ve hatta ABS / ASR / ESP’li bile olsa, 7°C’ın altındaki sıcaklıklarda mutlaka kış lastiği kullanılmalıdır. Bu nlemin nedenlerinden biri kış lastiklerinin bu tarz sorunlardan doğacak riskleri bertaraf etmeye yönelik özel profillerinin olmasıdır. Bir diğer nedense malzeme ile ilgilidir. Yaz lastiklerinin malzemesi 7°C’ın altındaki sıcaklıklarda sertleştii için yola tutunması azalır. Kış lastiklerinin üretildikleri Silica esaslı malzeme ise daha yumuşaktır ve 7°C’ın altındaki soğuk hava şartlarında, kuru asfalt, buz veya karda tutunmayı artırır. Kış lastiğinin yetersiz kaldığı karlı veya buzlu yollarda ise riske girmeden kar zinciri takılmalıdır.

Bir lastiğin kış lastiği olduğu nasıl anlaşılır?

Kış lastiği ile ilgili uluslararası ASTM şartlarını sağlayan lastikler özel bir sembol taşırlar. “Dört Mevsim Lastiği” (M+S),



ancak bu özel sembolü taşıyorsa kış lastiği olarak değerlendirilebilir. ASTM standartlarına göre bir lastiğin “kış lastiği” olabilmesi için belirli test şartlarını yerine getirmesi gerekmektedir. Buna göre aday lastikle kış şartlarını temsil eden kaygan bir yolda yapılan ABS’li tam fren sonundaki fren ivmesinin, “referans lastiğin” fren ivmesinden en az % 7 daha fazla olması gerekmektedir.



Kış lastiği ile kışın daha kısa fren mesafesi

Kış şartlarında kar üstünde yapılan fren testlerinde 50 km/h hızda yaz lastiklerinin

durma mesafesi 43 m iken, kış lastikleri ile durma mesafesi 35 m ölçülmüştür. Aynı test 30 km/h hızda ve buz üzerinde yapıldığında durma mesafesi yaz lastikleri ile 68 m ve kış lastikleri ile 57 m ölçülmüştür.

4x4 araçlar da kış lastiği takmalı

Kış lastikleriyle donatılmış önden çekişli bir aracın, yaz lastikleriyle donatılmış dört tekerden çekişli (4x4) bir araca göre daha güvenli olduğunu herhalde pek azımız biliyordur. Bunun çok basit bir nedeni vardır, fren sırasında tüm araçlar dört tekerlekten fren yapmaktadır, yani araçlar eştittir.

Yaz lastikleri ile donatılmış önden çekiş veya arkadan itişli bir araç kalkış yapamadığı için yardımsız hareket edemez, hareket etse bile fren sırasında araç duramaz. Yaz lastikleriyle donatılmış dört tekerden çekişli (4x4) bir araç ise rahatlıkla kalkış yapabilir, fakat fren sırasında durma mesafesi aşırı uzar. Yani “gittiği gibi durmaz”. Öte yandan kış lastikleriyle donatılmış önden çekişli veya arkadan itişli bir araç daha kısa mesafede durabilir, yani “gittiğinden daha iyi durur”.



Avusturya Otomobil Kurumu ÖAMTC'nin 80 km/h ve kar üzerinde 4x4 bir araçla yaptığı fren testleri sonunda durma mesafeleri; yaz lastiği ile 108 m, dört mevsim lastiği ile 82 m ve kış lastiği ile 67m ölçülmüştür.

Kış lastiği dört tekerleğe takılmalı

Kış lastiği yetersiz bilgi veya ekonomik gerekçelerle genelde sadece çekişin olduğu dingilin lastiklerinde kullanılır. Yani araç arkadan itişli ise kış lastikleri sadece arka tekerleklere, araç önden çekişli ise de sadece ön tekerleklere takılır.

Halbuki tek dingilde kış lastiği takılması kuru ve kaygan yollarda riskler taşır. Önde ve arkada farklı özelliklerde lastiklerin kullanılması aracın kuru ve kaygan yollardaki çekiş ve fren dengelerini bozar.

Önde yaz lastiği, arkada kış lastiklerinin takılı olduğu arkadan itişli bir araç kuru yolda arkadan kayma eğilimi gösterirken, kaygan yolda ise önden kayar ve direksiyon hakimiyetini kaybeder.

Önde kış lastiği, arkada yaz lastiklerinin takılı olduğu önden çekişli bir araç kuru yolda önden kayma eğilimi gösterirken,

kaygan yolda da arkadan kayar ve araç savrulur.

Önden çekişli ve yaz lastikleri takılı bir taşıtın ön tekerleklerine zincir takıldığında yokuş aşağı inişlerde frene basıldığında (araç ABS'li bile olsa) arka tekerlekler kilitlenebilir ve araç arkadan savrulur. Bu aracın kış lastiklerinin olması bu riski azaltır.

Lastikler için 4 x 4 x 4 kuralı:

4 X 4 X 4: Dört lastiğin dördü de aynı marka / model ve aşınma oranında olmalıdır.
4 X 4 X 4: Dört lastiğin dördü de 4 yıldan yaşlı olmamalıdır.
4 X 4 X 4: Dört lastiğin profil derinliği 4 mm den az olmamalıdır.



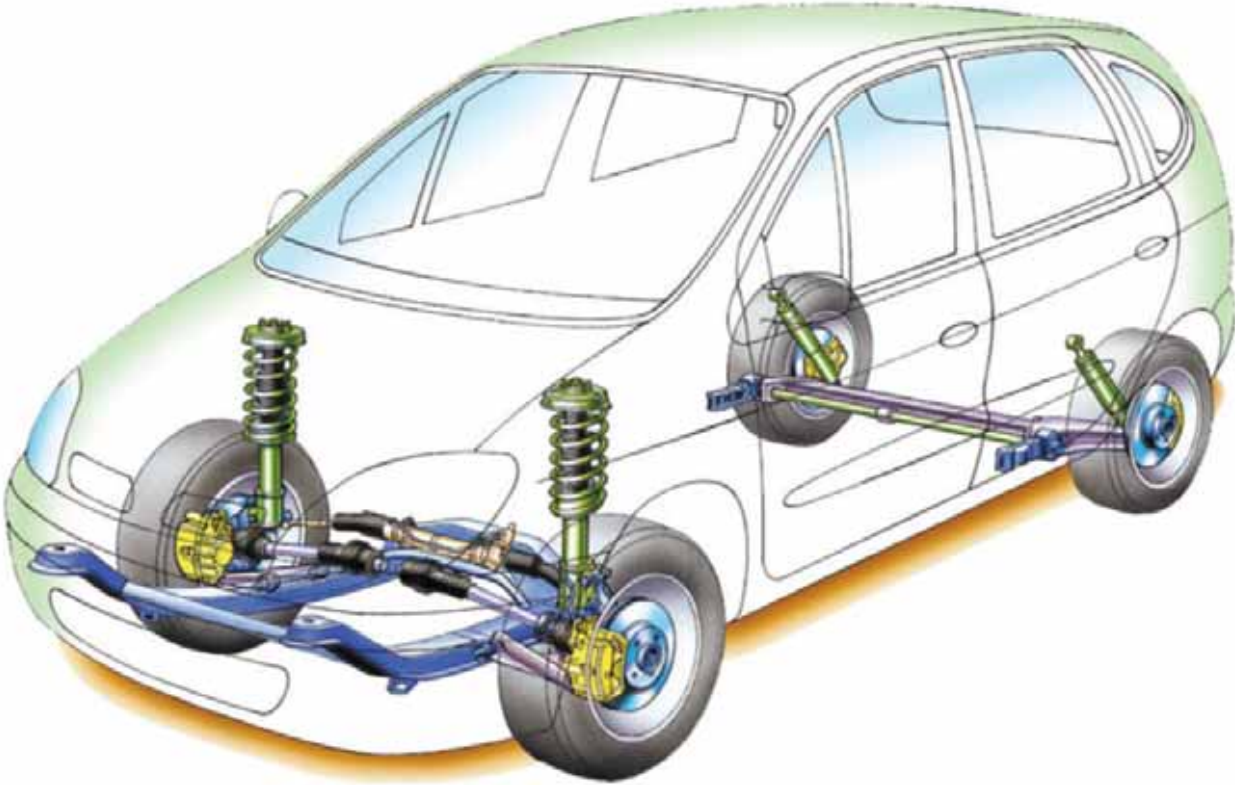
Avrupa'da Kış Lastiği Zorunluluğu		
Ülke	Kış lastiği zorunlu mu?	Özel durumlar ve istisnalar
Avusturya	Hayır	KIŞ DONANIMI* belli yollarda zorunlu, Kış lastiği en az profil derinliği 4 mm.
İsviçre	Hayır	Kış lastiği tavsiye ediliyor, yaz lastiği ile kazalarda sürücü sorumlu
Almanya	Hayır	Özel durum ve istisna yok. (Zorunluluk olmadığı halde araçların yarısına yakını kış lastiği kullanıyor)
Fransa	Hayır	Trafik işaretleri ve ek işaretler ile gerekli yerlerde kış lastiği veya kar zinciri zorunluluğu bildiriliyor
İtalya	Hayır	Trafik işaretleri ve ek işaretler ile belli yollarda KİŞ DONANIMI zorunluluğu bildiriliyor
İsveç	Evet	Yabancı ülke araçları için zorunlu değil
Norveç	Evet	Yabancı ülke araçları için zorunlu değil
Finlandiya	Evet	1 KASIM – ŞUBAT SONU ARASI (Aksi durumda yüksek para cezası)
Çek		
Cumhuriyeti	Hayır	Özel durum ve istisna yok
Slovenya	Evet	15 KASIM - 15 MART ARASI
Danimarka	Hayır	Özel durum ve istisna yok
Belçika	Hayır	Çivili lastik yasak
Hollanda	Hayır	Çivili lastik yasak
Lüksemburg	Hayır	Çivili lastik yasak
Polonya	Hayır	Özel durum ve istisna yok
Litvanya	Evet	1 KASIM – 1 NİSAN ARASI
Letonya	Evet	1 KASIM – 1 NİSAN ARASI (Aksi durumda yüksek para cezası var)
Estonya	Evet	1 KASIM – 1 NİSAN ARASI (Aksi durumda yüksek para cezası var)
Türkiye	Hayır	Trafik işaretleri ve ek işaretler ile belli yollarda kar zinciri takma zorunluluğu bildiriliyor. Kış lastiği KİŞ DONANIMI içinde tanımlı değil. Çivili lastik yasak değil.

“ONROAD” 4X4, ÖNDEN ÇEKİŞ, ARKADAN ÇEKİŞ ÜZERİNE...

Aydın Ural

4x4 (dört tekerlekten çekiş) uzun zamandır off-road meraklılarının tekelinde değil. Bir zamanlar 4x4; sadece off-road kullanımı için düşünülen, hatta off-road araçlarda bile ‘sürekli’ biçimde sunulamayan, sadece araziye girildiğinde, çoğunlukla da oldukça zahmetli bir ayarlama süreci sonrasında devreye alınabilen tuhaf bir özellik idi. Ama uzun zamandır sadece yolda kullanılacak

araçlarda da 4x4 özelliği sunulmaya başlandı. Ve bununla birlikte, sürekli devrede olan, sürücünün hiç müdahale etmesini gerektirmeden işini gören, üstelik yakıt tüketimi ve hızlanma performansına olumsuz etkileri de minimize edilmiş 4x4 sistemleri geliştirilmeye başlandı. Giderek, neredeyse her aracın bir 4x4 versiyonunun da olacağı bir çağa yaklaşıyoruz.



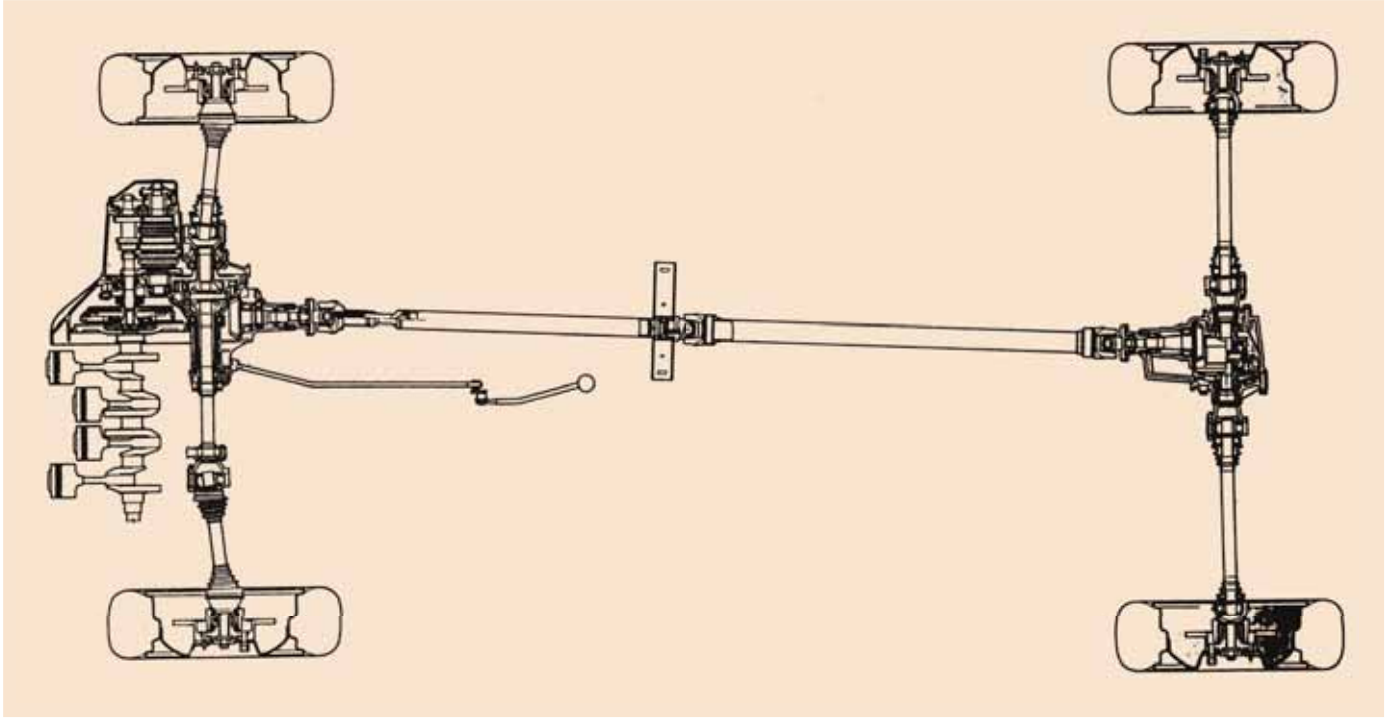
Peki buraya nasıl geldik?

Bu soruya yanıt ararken, önce iki tekerlekten çekiş sistemlerinin (sadece önden ya da arkadan çekiş) gelişimine bir bakmak gerek. Ama daha öncesinde, bu 4x4 lafı nereden çıkıyor onu bir anlayalım. Çok basit olarak, AxB gösterim şeklindeki ilk rakam (A) toplam tekerlek sayısını, ikinci rakam (B) ise üzerinde çekiş (ya da eski tabirle tahrik) olan, yani motor gücünün aktarıldığı, yani

motor tarafından ‘döndürülen’ tekerlek sayısını belirtir. Dolayısıyla, 4x4, aracın dört tekerleği olduğunu ve 4 tekerleğinin de motor tarafından ‘döndürüldüğünü’ (dört tekerleğinde de çekiş olduğunu) belirtir. 4x2 ise, aracın dört tekerleği olduğunu ve sadece ikisinde çekiş olduğunu. AxB gösteriminin tek örnekleri 4x4 ve 4x2 değildir; 8x2, 6x4 gibi pek çok başka örnekler de vardır. 8x2, dört akslı bir kamyonun sadece bir aksında

çekiş olduğunu; 6x4 üç akslı bir kamyonun iki aksında çekiş olduğunu gösterir, ama bu iki aksın hangi ikisi olduğu belli değildir. En öndeki ve en arkadaki aks da olabilir bunlar, ortadaki iki aks da. Merak edenler için, çok büyük bir çoğunlukla arkadaki iki aks olacaktır.

Ama 4x2’de çekişin önde ya da arkada oluşu ile ilgili bir ‘çok büyük bir çoğunlukla’



saptaması (ya da belirgin bir endüstri standardı) yoktur çağımızda, onun için dört tekerlekli araçlarda ‘önden’ ya da ‘arkadan’ çekişli olduğunu belirtiriz 4x2 demek yerine. Bir zamanlar, 4x4 sadece off-road araçlarında varken, tüm otomobiller 4x2 iken, Renault ve Citroen dışındaki hemen hemen tüm diğer markaların otomobilleri arkadan çekişli idiler. O zamanlar tanıdığım çok başarılı, fakat biraz tutucu mühendis ağabeylerim, önden çekişin deneme aşamasında bir konu olduğunu ve başarılı olmadığını, otomobilin zaten en başta arkadan çekişli olarak tasarlandığını ve öyle kalacağını söylerlerdi. Bense önden çekişin aslında bazı avantajlarından söz edildiğini iletir, ama tabii o son derece yetkin mühendislik bilgileri karşısında pek fazla ileri gidemezdim. Zaman beni haklı çıkardı.

Önden çekiş

Önden çekişin bir çok avantajı vardı. En başta, gücü arka aksa aktaran koskoca bir şaftı ve bağlantı eklemlerini gereksiz kılarak, üretim maliyetlerinin ciddi biçimde düşmesini sağlıyordu Otomobilin mimarisi biraz zorlaşıyordu tabii; her şeyi (şanzımanı, diferansiyeli) önde motorun altına/yanına bir yerlere sıkıştırabilmek, ön tekerleklerle rot kollarının yanı sıra çekiş şaftlarını da bağlayabilmek kolay değildi. Ama sonuçta sağlanan ekonomik fayda o denli büyüktü ki, giderek bütün büyük üreticiler önden çekişe yöneldiler. Önden çekişin getirdiği çok önemli bir fayda daha vardı: Kullanımı daha kolay, daha güvenli idi. Virajlarda otomobilin limitleri zorlandığında, arkanın savrulması (oversteer) yerine, çekişin ve ağırlığın büyük kısmının olduğu önden kayma (understeer) oluşuyordu ki bu, ortalama sürücünün çok daha kolay toparlayabileceği bir davranıştı. Arkanın savrulması durumunda ise, aracın

toparlanabilmesi için hem çok daha büyük bir sürücü ustalığı, hem de davranışı daha hassas kontrol edilebilen düzeyde bir otomobil gerektiriyordu – yani ortalama düzeyde geliştirilmiş bir otomobil ve ortalama bir sürücü için daha az güvenlik demektir. Dahası, benzer otomobillerde önden çekiş, arkadan çekişe göre karda buzda otomobilin kalkışta ve ilerlemede yola daha iyi tutunmasını da sağlıyordu.

Evet, bunca avantaj karşısında, tüm çok satan üreticiler önden çekişe geçmeye başladılar. O sıralar hala görüşüyor olduğum eski tutucu mühendisler karşısında “bakın, ben bunu demek istiyor ama iyi anlatamıyordum aslında” diye şişinebilme zevkini tadabilirdim; ama aklıma bile gelmedi. Ben üzgündüm çünkü; o muhteşem Buick Regal’lerin, Cadillac Eldorado’ların önden çekişli yapılmaya başlanması yüreğimi burkuyordu. Çünkü önden çekiş, onların tüm kullanım zevkini ciddi biçimde azaltacak, karakterlerini yok edecekti. Aslında o kadar da kusursuz değildi önden çekiş. En başta, direksiyon görevi yanında çekiş gücünün de ön tekerleklerle aktarılması, ön tekerlekleri çok zorluyor; direksiyon görevini eskiden olduğu gibi hassas ve düzgün yapabilmelerini çok güçleştiriyordu. İşte bu dönemlerde ‘torque steer’ kavramı ile tanıştı otomotiv dünyası. Bu kavram, ön tekerleklerle aktarılan motor torkunun (döndürme momentinin, daha da basitçe kuvvetin) gaza biraz sertçe basıldığında, her iki tekerleğe de tam olarak eşit miktarda aktarılamaması sonucunda otomobilin hafifçe sağa ya da sola ‘seyirtmesini’, ya da direksiyon çevrildiğinde otomobilin normalde direksiyonun döndüreceğinden biraz daha az ya da biraz daha fazla dönmelerini anlatıyordu.

Kısa -ya da uzun- bir ‘an’ sonrasında geçiyordu ‘torque steer’, çoğunlukla pek çok ortalama sürücünün hissedemeyeceği kadar da belirsizdi; ama vardı işte. Hassas bir sürücü için, oldukça rahatsız edici bir durumdu. Zaman içinde (onyıllar içinde), mühendislik bu olumsuzluğun hissedilirliğini büyük ölçüde azalttı. Hatta BMW Group tarafından muhteşem bir reenkarnasyon ile yeniden yaratılan MINI, ya da otomobilinin çekiş konfigürasyonunu 4WD (4 wheel drive / 4 tekerlekten çekiş) yerine “symmetrical” AWD (all wheel drive / simetrik tüm tekerleklerden çekiş) olarak tanımlayan Subaru gibi bazı markalar, ön aksta eşit uzunlukta yarım şaftlar kullanarak daha da ileri gittiler (Önden çekişli araçlarda, üst üste motor, şanzıman, diferansiyel yerleştirme zorluklarından söz etmiştim. Bu yüzden diferansiyel genelde tam ortada değil biraz sağda ya da solda olur ve her iki ön tekerleğe giden çekiş şaftları oldukça farklı boylarda olurlar. Bu da ‘torque steer’ olayını körükler). Ama ‘torque steer’, çok azaltılsa da tümüyle yok edilemedi.

Üstelik önemli bir sorun daha vardı. Önden çekişin karla buzla kaplı yollardaki yola tutunma avantajı, ancak ağırlık dağılımının büyük bölümünün önde olduğu koşullarda belirginleşiyordu. Ön-arka ağırlık dağılımı eşit olan otomobillerde önden çekiş, arkadan çekişe göre kalkış açısından bile dezavantajlıydı. Zaten önden çekişin arkadan çekişe göre bu avantajı, yol yüzeyinin kayganlaşması ile artar. Kuru bir asfalt zeminde, arkadan çekişli bir otomobil ağırlık dağılımı ne olursa olsun kalkış açısından daha üstün bir ‘traction’a (gücünü tekerleklerden yere aktarabilme yeteneğine) sahiptir. Bu yüzden ki çok



güçlü bir otomobil kolay kolay önden çekişli yapılamaz; çünkü kuru asfaltta o gücün tümünü yere aktaramaz ve patinaj yapar. Yol yüzeyi kayganlaştıkça, hele de ağırlık dağılımının %60'ı önde bir otomobil, gücünü yere aktarmada arkadan çekişli bir otomobile göre açık farkla üstündür. Gücü çok yüksek olmayan otomobiller söz konusu olduğunda, önden çekişin kuru asfalt zemindeki dezavantajı da önemsizleşir, çünkü pek o kadar fazla bir 'traction' gereksinimi yoktur düşük güçlerde; her ikisi de pek fazla patinaj yaşamadan kalkış yapabilirler zayıf motorlarıyla. Ancak ağırlık dağılımı, sadece ön ya da arka aksın yola daha iyi basması ile ilgili değildir; çok daha önemlisi, aracın viraj alma özelliklerini belirler. Önü ağır bir araç, daha stabil (kontrolü daha kolay) olacaktır evet, ama her şeyin fazlası fazladır ve fazla stabilize, otomobilin direksiyon tepkilerinin gecikmeli ve zayıf olması sonucunu doğurur. İşte kullanım zevkini, karakteri yok eden de budur.

Önden çekişli otomobiller direksiyon zevki ve sürüş dinamiği açılarından kötüdür gibi bir genelleme yanlışır elbette, mühendisliğin, know-how gelişimlerinin sonucunda, kullanım zevki pek çok arkadan çekişli otomobilden daha üstün önden çekişli otomobiller de yapılmıştır ve yapılmaktadır; ancak işin temelinde yukarıdaki fiziksel gerçekler vardır.

Arkadan çekiş

Önden çekişli otomobiller üreten markalar sürüş zevkini arttıracak gelişmeler yaparken, arkadan çekişli otomobiller yapmayı sürdüren markalar da boş durmuyorlardı tabii. Özellikle sürüş karakterlerini koruma konusunda hassas ve özenli olan bu firmalar,

gelişen elektronik kontrol teknolojilerini başarıyla uygulayarak, ağırlık dağılımını 50-50'ye daha da yaklaştırıp sürüş zevkini daha da artıran, buna karşılık zor anlarda oluşacak kontrol etme güçlüklerini de elektronik desteklerle bertaraf ederek çok güvenli bir sürüş sağlayabilen arkadan çekişli otomobiller yapmaya başladılar. Hepsini de 'dinamik çekiş/denge kontrolü' şeklinde tercüme edilebilecek, farklı dillerde pek çok kısaltma (ESC, TCS, DSC, VTS, DTC, ASR vb) böyle ortaya çıktı. Giderek, önden çekişli araçlar da bu sistemleri kullanmaya başladılar. (Saab bir istisnadır; çoğu arkadan çekişli otomobil üreticisinden çok daha önce bu sistemleri kullanmaya başlamıştır.) Ama sonunda, iş yine gelip dört tekerlektten çekişe dayanıyordu. Bazen değişik bir model tasarlarlarken zorunluluklar gereği, bazen ise piyasa talebinin zorlamasıyla...

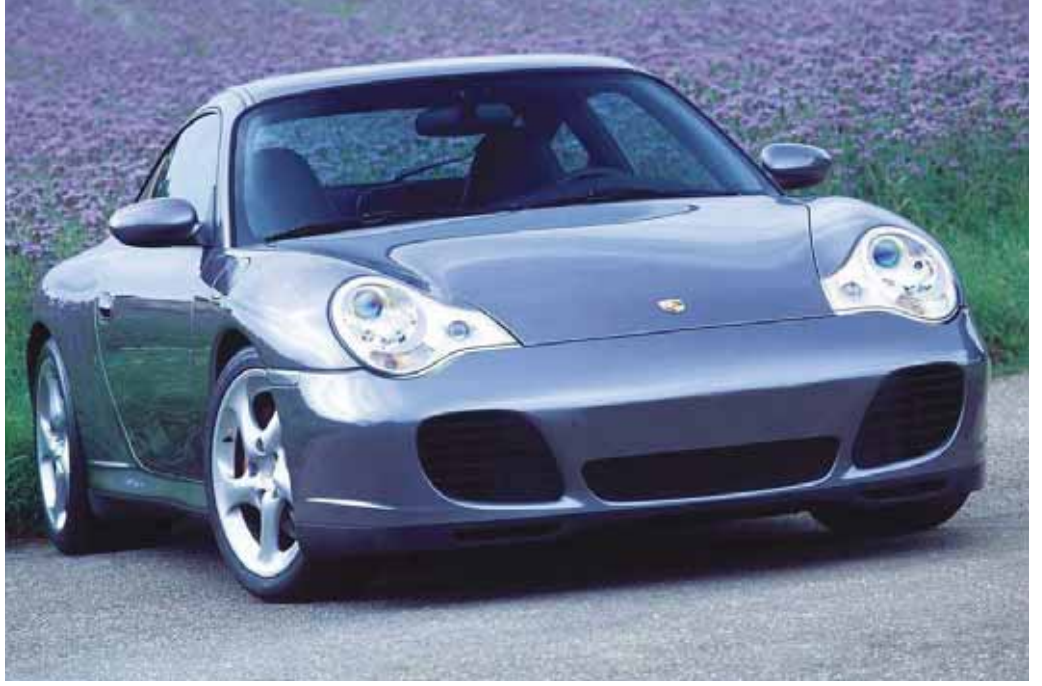
Örneğin Ford tarafından satın alındıktan sonra Mondeo platformu üstüne görece ucuz bir model geliştirmesi istenen Jaguar, X-Type modelini markasının temel değerlerinden biri olan arkadan çekişle yapmaya kalkıştığında, önu bu denli ağır bir arkadan çekişli otomobilin, bırakın karı buzu, ıslak yollarda bile yeterli çekiş yeteneğine sahip olamayacağını gördü ve bu aracı en baştan dört tekerlektten çekişli olarak tasarladı. Sonuç yine de muhteşem değildi; önün ağırlığı aracın viraj alma karakteristiklerini oldukça kötü etkiliyordu çünkü. Önden çekişin çok fazla gücü yere aktarmada yetersiz kalacağını gören bir çok üretici o motorla donatılmış versiyonda 4x4'e geçti. Alfa Romeo, mükemmel bir yol tutuşa sahip olan yeni 159 serisinin en güçlü motor seçeneğine sahip 3.2 V6 modelinde, diğerlerinde uyguladığı ve

son derece başarılı olan önden çekişli 4x2 konfigürasyonu yerine, çok yerinde bir kararla 4x4 konfigürasyonunu uyguladı.

Öncü : Audi Quattro

Otomobillerde 4x4 kullanımının öncüsü, konuyla biraz ilgili herkesin bildiği üzere, Audi Quattro'dur. Az önce belirtilen piyasa talebi zorlaması ile ilgili 'piyasa'yı oluşturan da Audi'dir. Audi, 1980 yılında, o zamana dek sadece off-road araçlarda ve yılda birkaç tane üretilen egzotik otomobillerde görülmüş olan 4x4 konfigürasyonunu, Genova fuarında sunduğu Audi Quattro adlı Coupe modelinde sergiledi. Herkesi şaşırtan bu 'concept', 1982'de seri üretime geçti, aynı yıl dünya ralli şampiyonasını (WRC) kazandı. Audi Quattro Coupe'nin gerek ralli, gerek pist başarıları daha sonra yıllarca sürdü; bir yandan da Torsen orta diferansiyelli kusursuz Quattro sistemi, giderek tüm Audi serilerinde, pek çok farklı modelde uygulanmaya başlandı. Daha 1987 yılında, Audi'nin 20 farklı Quattro modeli vardı. Bunların tümü, önden çekiş versiyonları da olan, Quattro sisteminin otomatik şanzıman gibi seçenek olarak sunulduğu modellerdi. 1988 yılında Audi V8, sadece Quattro olarak üretildi ve bu anlayıştaki ilk otomobil oldu. Dahası, arkadan çekişli otomobillerin uygulamalarını geliştirdiği elektronik kontrol destekleri, Audi tarafından 4x4 sistemi için de uygulanmaya başlandı (elektronik differansiyel kilidi / EDL-1994, elektronik stabilizasyon programı / ESP-1997 gibi).

Giderek, yol otomobillerinde 4x4 konfigürasyonu daha çok örnekleri görülür hale geldi ve en kendine güvenen markalar bile, Audi'nin oluşturduğu piyasa talebi karşısında, 4x4 versiyonlarını seçenek olarak



sunma noktasına geldiler. Mercedes-Benz E*** 4-Matic, BMW 3**xi ve çok yeni olarak 5**xi böyle doğdu.

Fazla şımartılan sürücüler...

Aslına bakarsanız, gerek BMW, gerek Mercedes-Benz'in otomobilleri aslında o denli güvenli bir sürüş kontrolüne sahiplerdi ki, yapılan bir 'overkill' idi. ('Overkill', 'bir hamamböceğini öldürmek için 357 magnum kullanmak' gibi bir örnekle açıklanabilir) Yapılan, yılda belki 5 gün gerçekten gerekebilecek bir sistemi, geri kalan 360 gün de otomobilde taşımak gibi bir işti. Bazıları 4x4 sisteminin geri kalan 360 günde de işe yarayacağını, çok daha iyi bir çekiş aktarımı sağlayacağını iddia edebilirler, ben tam tersine aslında o 5 gün için bile 4x4 sistemine gerek olmadığını, iyi bir sürücünün gelişmiş bir 4x2 otomobilde, uygun lastiklerle o 5 günü de pek zorlanmadan geçirebileceğini iddia edebilirim. Bu konu, otomotiv üreticilerinin müşteriyi 'şımartması' sonucu bu hale gelmişti. Bu çok değerli arkadan çekişli otomobillerdeki son derece gelişmiş elektronik kontrol destekleri, sıradan bir sürücüyü, o destekler olmadan asla yapamayacağı -çok iyi bir sürücünün nabızı hafifçe artarak yapabileceği- bir tehlikeden kaçınma ya da hata düzeltme manevralarını, küçük parmağıyla güle oynaya yapabilecek hale getiriyordu. Kullanıcılar buna alışmışlardı; ve mevcut sürücülük yetenekleri bile karla/yüz buzlu yol tutmuştu. Hele karla/buzla kaplı bir yolla karşılaştıklarında, tamamen çaresiz kalıyorlardı. Çünkü bu elektronik destekler, aslında kuru ve ıslak asfalt yollardaki kaygınlık düzeyine göre ayarlanmış ve mükemmelleştirilmişti. Karlı/buzlu yol yüzeylerinde, özellikle ilk kalkışta devre dışı bırakılmaları gerekiyordu;

çünkü bir kayma olacağı endişesiyle her şeyi kilitliyor ve ne kadar gaza basılırsa basılıns otomobilin hareketsiz kalmasına, motorun devrinin bile artmamasına neden oluyorlardı. Çoğu kullanıcı bunu bilmiyordu; hoş, bilseler ve bir düğmeye basıp devreden çıkarsalar da, kuru zeminde bile o desteklere iyice alışmışken kaygan zeminde otomobili güvenle kullanabilmeleri 'çok zor' hale geliyordu.

Elbette, 4x4 bileşenlerinin artık son derece gelişmiş ve hafifletilmiş olmalarıyla birlikte otomobilin yakıt ekonomisi ve hızlanma performansının 4x2 versiyonuna göre belirgin bir zayıflık göstermemesi, üstelik maliyetlerin de düşürülmesiyle fiyat farkının son derece makul olması, onca elektronik kontrol desteğine sahip 4x4 çekişin konforunu yaşamayı çok mantıklı bir 'şımarıklık' olarak gösteriyordu tipik yüksek sınıf otomobil müşterisine.

Konu o denli hızlı gelişti ki, şu an bu işin öncüsü olan Audi bile biraz geri kalmış durumda. BMW'nin yeni X-drive teknolojisinin Quattro'ya bir çok üstünlüğü olduğu iddia ediliyor. Üstelik genelde Audi'lerin ağırlık dağılımı önden çekişli versiyonlar da düşünülerek tasarlanmış olduğundan, 4x4 versiyonları rakipleriyle kıyaslandığında daha önu-ağır (dolayısıyla, sürüş özelliği daha az 'nötr') kalıyor. Bundan sonraki yıllarda çıkacak Audi modellerinde 50-50'ye daha yaklaşan bir ağırlık dağılımı olacağını Audi'nin başkanı bile bir demecinde ifade etti.

Porsche Carrera bile...

Porsche Carrera gibi arkadan motor / arkadan çekiş kombinasyonu ile efsanevi bir

'gücü yere aktarabilme' yeteneği olan, arkası daha ağır otomobilin (olağanüstü kullanım zevkine karşılık) limitlerdeki viraj kontrolü zorluğunu da muhtemelen gezegendeki en gelişkin mühendislik gücünün 50 yılı aşkın deneyim birikimiyle kusursuz kontrol edilebilir bir hale getirmiş bir modelin bile 4x4 versiyonunun sunulması (Carrera 4), piyasa talebini karşılama ve daha çok satma güdüsünün markaların politikalarını nerelere getirdiğine dair çok iyi bir örnektir.

Carrera 4, 1988 yılında ilk piyasaya sürüldüğünde, 'saçma' diye tepki göstermiş, bir 'erkek otomobili'nin imajının darbe alması olarak değerlendirmiştik arkadaşlar arasında ve çok kısa ömürlü olacağını öngörmüştük. Zaman bizi haksız çıkardı; Carrera 4 halen varlığını sürdüren ve sadece -bu tür 'meta'ya daha çok rağbet eden- ABD'de değil, Almanya'da, İtalya'da bile satan bir otomobil oldu.

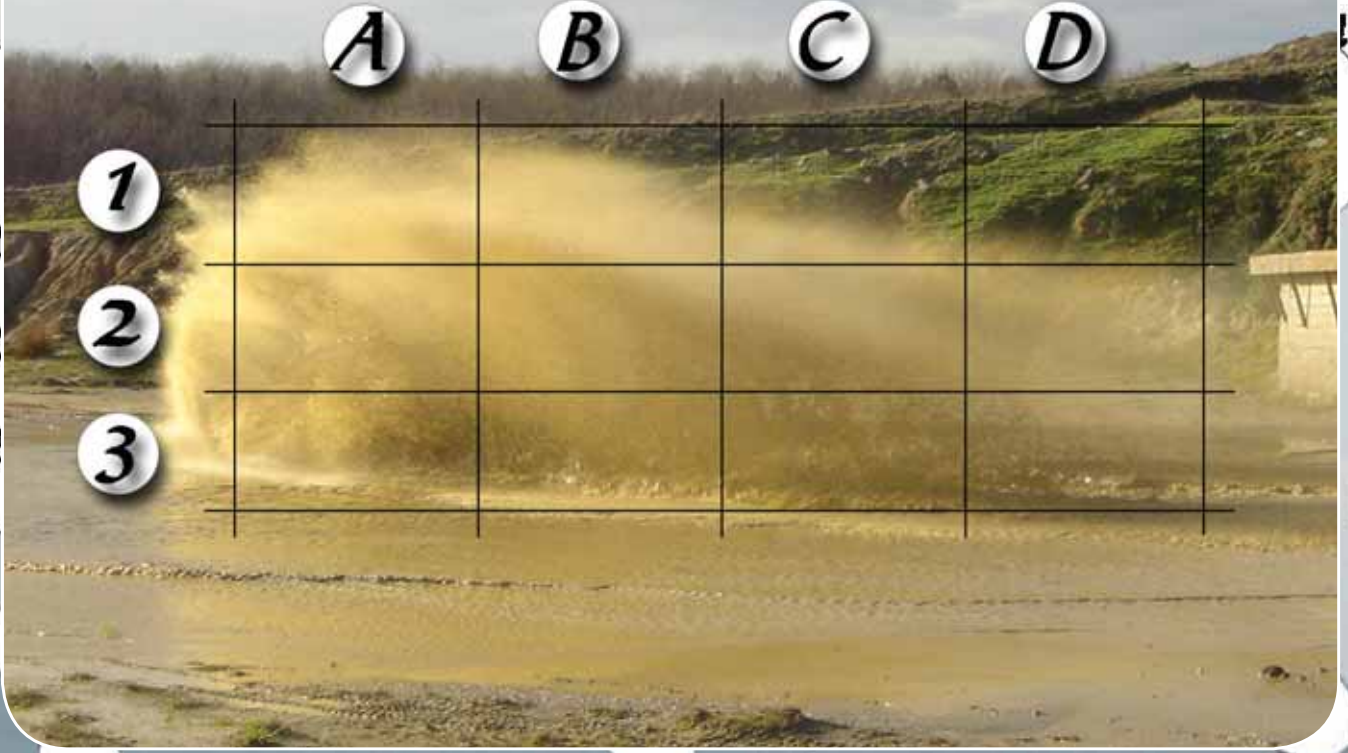
Globalleşme...?

Sonuç olarak, 4x4'ün önlenemeyen yükselişi sürüyor. Yakında neredeyse her modelin bir 4x4 varyantının olacağını kestirmek zor değil. Bu gelişim, arazi araçlarındaki 4x4 sistemlerinin ve genel kullanım karakterlerinin de daha bir otomobilleşmesini getiriyor beraberinde. Zaten otomobiller size de giderek daha çok birbirlerine benzer hale dönüşmüş gibi gelmiyor mu? Sadece dış görünüşleriyle değil, kullandıkları teknolojiler, sundukları seçenekler, sürüş karakterleri itibarıyla de... Ve giderek, daha vasat bir sürüş zevkini daha da, daha da abartılı bir güvenlikle şişirerek sunan, hepsi de herkes için olmaya çalışan... Neyse, bu da ayrı bir yazı konusu aslında.



Der
yanın
say
fası

Araba nerede?



Alt üst yıkama tamam,
birde nemli bezle içini aldık mı,
sabah doğru işe.

*haberler,
haberleer,
haberleeer...*

— Off-road'da hafta sonları kumsallarda tıkanan trafik sürücülerini zor durumda bırakıyor.

— Geleneksel plaj güzeli yarışması bu sene Kısırkaya plajında yapıldı. Zaman zaman üstünü açıp topless gezen Wrangler, 2005 yılı plaj güzeli seçilip birincilik kürsüsüne çıktı.



Audi Le Mans 24 Saat Yarışına yeni geliştirdiği dizel motorlu yarış aracı R10 ile katılacak



1990'lı yılların sonlarında Le Mans yarışlarına katılmaya karar veren ve bu karar doğrultusunda efsane yarış otomobili R8'i geliştiren Audi, 2000 yılında R8 ile birincilik kürsüsüne çıktı. Üst üste 3 yıl zafer kazanan Audi böylece Le Mans 24 Saat Kupası'nı müzesine götürme hakkını da kazanmıştı. 2005 senesine kadar R8 ile yarışan Audi 2006 yılında bayrağı yeni yarış otomobili R10'a devrediyor.

Audi Motorsporları Başkanı Dr. Wolfgang Ullrich, Paris'te düzenlenen R10 dünya Lansmanı öncesinde "R10 projesi, Audi Sport'un gelmiş geçmiş en büyük meydan okumasıdır. TDI teknolojisi, motorsporlarında henüz sınır-

ları zorlamadı. Bu müthiş sınavı öncelikle biz veriyoruz. Bosch, Michelin ve Shell gibi uzun vadeli teknoloji ortaklarımız bu maceramızda bizi destekliyor. Birlikte motorsporları ve dizel teknolojisinin tarihçesine yeni bölümler eklemeye şansına sahibiz." açıklamasını yaptı.

17-19 Haziran 2006'da gerçekleştirilecek Le Mans 24 Saat yarışları öncesinde birçok kapsamlı test sürecinden geçmeye devam edecek olan R10, aynı zamanda 18 Mart'ta A.B.D.'de düzenlenecek olan Sebring 12 Saat Yarışı'nda da resmi olarak piste çıkacak.

NAVTURK

Yanlış yola girme, otobanda çıkış kaçırma derdine son



Navigator Türkiye'nin (Türkiye Yol Göstericisi) kısaltması olarak kullanılan Navturk'a adını veren navigasyon sistemi,

belirlenen varış noktasına en kısa, en optimum yol güzergahını tespit ederek, sesli ve görsel yönlendirmelerle hedefe, doğru bir şekilde ulaşmanızı sağlıyor. Bugüne kadar yalnız Amerika, Batı Avrupa, Japonya gibi gelişmiş ülkelerde varolan dijital harita verilerine dayalı olarak kullanılan navigasyon sistemi yolların detaylı bilgisini size sunuyor. Fiziki olarak kısıtlı yollar, otoban çıkışları, kavşaklar, caddeler, tek yön çift yön sokaklar ve daha fazlası hakkında bilgi veriyor. Gitmek istediğiniz yerin adresini sisteme girerek, konumunuz kısa sürede belirlenerek, size sunulan en uygun alternatif yol seçenekleri ile zamandan kazandırıyor.

EXWAYS GÖKYÜZÜ SPORLARI TAKIMI



Türkiye'nin ilk kombine paraşüt, base atlayış ve extreme sporlar takımı exWAYS, yenilenen internet sitesi ile okuyucularına daha kapsamlı bilgiler vermeyi hedefliyor.

Extreme Acts

Tanıtımda canlı ve sıra dışı protest reklam uygulamaları ile bilinen ekip; gökdelen atlayışlarının kullanıldığı "base" atlayış, paraşüt gösteri atlayışları, serbest düşüşte flama açma gibi uygulamaları ile geniş kitlelerce merakla izlenen sıra dışı aktivitelerle dikkat çekiyor.

extremeFreaks ekibi

exWAYS'in uygulayıcıları olan extremeFreaks ekibi, farklı bir felsefeye sahip bir bireyler topluluğu. Ekip hayatını gökyüzü, kara ve su üçlüsüne göre odaklamış insanlardan oluşuyor. extremeFreaks, üyeleri tek bir branşı seçmeyip tüm gökyüzü sporlarını kombine olarak yapmaktan, birden fazla gökyüzü disiplini uygulamaktan gurur duyuyorlar. Çünkü exWAYS mantığına göre gökyüzü bir yol ve yolda yuvarlanmak, koşmak ve yürümek arasındaki farktan bahsedebilmek içinse hepsini yapmış olmak gerekir. exWAYS'in temel amacı da, extreme spor mantığının, sadece tek branşa ait bir tekdüzelik olmadığını göstermek.

exWAYS ekibi için en normal/alt sınır faaliyet skydiving, en uç aktiviteyse keşfedilmeye çalışılan ve henüz yapılmamış olan. FireFly skydiving ve factory outdoor takımlarından oluşan ekip içinde uluslar arası şampiyonluklarda dereceleri olan sporcular yer almaktadır.. www.exways.com



TOSFED “2005 ŞAMPİYONLAR GECESİ”Nİ KUTLADI.

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu 2005 sezonu geleneksel ödül töreni “Şampiyonlar Gecesi”ni, “Altın Yıl” konseptiyle kutlandı.

75 Mahalli, 54 Ulusal, 9 Dünya ve Avrupa Şampiyonası... Toplam 138 organizasyon...

İstanbul’da Formula 1 Türkiye Grand Prix’inden, Erzincan’da Rally D’Orient’e, Samsun’da slalom’dan, Tarsus’ta otodrag organizasyonuna kadar yurdun dört bir köşesinde gerçekleştirilen yarışlar artık finişe ulaştı.

Halen Dünya’da 9 uluslararası organizasyonu bir arada gerçekleştirebilen başka bir ASN (Sportif Otorite) bulunmayışı,

ülkenin sportif tarihine altın harflerle geçebilecek bu başarının sahibi TOSFED tarafından 18 Aralık Pazar Günü Hilton Convention’da kulüpleri, sporcusu, görevlisi, sponsoru, medyası ve üst düzey devlet protokolü katılımı ile kutlandı.

Toplam 9 ayrı kategoride 65 şampiyon ve birincinin kupalarına kavuştuğu “Şampiyonlar Gecesi”nde ünlü sanatçı Neco konseri ile renk katarken yaklaşık 1000 davetli büyük bir keyifle sezonu kapadılar.

Online abonelik;

4x4 Freelife dergisine abone olmak için lütfen web sitemizi ziyaret edin.
www.4x4freelife.com



Fax ile abonelik;

Bu sayfayı kesip, gerekli bilgileri eksiksiz tamamladıktan sonra
(0212) 220 65 80 nolu faks numarasına gönderiniz. Aboneliğiniz başlatılacaktır.

Ad :
Soyad :
Adres :

Vergi Dairesi :
Tel :
Fax :
e-mail :

Vergi no:

Kredi Kartı Hesabımdan Alınız

Kart Tipi | VISA | MASTER
Kart No: | | | | | | | |
Son KULL. Tarihi: | / | | | | Güvenlik Kodu: | | | |

1 Yıllık Abonelik 50.000.000 TL

6 Aylık Abonelik 26.000.000 TL

Fax ile kart bilgileri gönderildiğinde
4x4 Freelife dergisine abonelik
numarası size 1 hafta içinde

Banka Havalesi

Banka Havalesi ile Gönderdiğiniz ilgili belge eklenir.

Aso Reklam İletişim ve Yayıncılık Hiz. San. ve Tic. Ltd. Şti.
Garanti Bankası Perpa Şub. Hs. No: 459-6299/5/
Halk Bankası Perpa Şub. Hs. No: 17069

İsim / İmza